

# ESTUDIO DEL PROGRESO Y DESARROLLO ECONÓMICO DEL PUERTO DE MAHÓN



Jorge Javier Sintes Reynés  
Trabajo Final de Carrera  
Diplomatura en Navegación Marítima  
Septiembre 2010



## ÍNDICE

<b>1) INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>5</b>
<b>2) HISTORIA DEL PUERTO DE MAHÓN.....</b>	<b>6</b>
<b>3) LA GEOGRAFÍA Y EL CLIMA EN EL PUERTO DE MAHÓN.....</b>	<b>12</b>
3.1 <i>Variables que determinan la utilización de un puerto.....</i>	<i>16</i>
<b>4) INFRAESTRUCTURAS Y ACCESOS.....</b>	<b>20</b>
4.1. <i>Muelles comerciales.....</i>	<i>22</i>
4.2. <i>Muelles comerciales para pasaje.....</i>	<i>26</i>
4.3. <i>Infraestructuras y servicios náuticos deportivos .....</i>	<i>29</i>
4.4. <i>Accesos a / del puerto .....</i>	<i>33</i>
<b>5) BUQUES Y LÍNEAS MARÍTIMAS.....</b>	<b>35</b>
5.1. <i>Buques tanque .....</i>	<i>38</i>
5.2. <i>Bulk Carriers / Carga general.....</i>	<i>40</i>
5.3. <i>Buques de pasaje.....</i>	<i>41</i>
5.4. <i>Buques Ro-Pax/ ferries .....</i>	<i>42</i>
5.5. <i>Ro-Ro, Porta contenedores .....</i>	<i>43</i>
<b>6) TRÁFICO DE CRUCEROS EN EL PUERTO DE MAHÓN.....</b>	<b>45</b>
6.1. <i>Clasificación del puerto de Mahón.....</i>	<i>46</i>

6.2.	<i>Repercusiones del tráfico de cruceros para el puerto y la ciudad .....</i>	49
6.3.	<i>Ventajas e inconvenientes de ser un puerto de escala .....</i>	49
6.4.	<i>Tipos de cruceros que operan en el puerto de Mahón.....</i>	51
6.5.	<i>El puerto de Mahón en las Baleares .....</i>	52
<b>7)</b>	<b>NÁUTICA DEPORTIVA Y EL TRÁNSITO DE EMBARCACIONES.....</b>	<b>56</b>
7.1.	<i>Empresas y tarifas existentes en el puerto .....</i>	58
7.2.	<i>Nuevo varadero en la zona del Cos Nou .....</i>	61
<b>8)</b>	<b>LA CRISIS EN LOS MOVIMIENTOS PORTUARIOS.....</b>	<b>64</b>
<b>9)</b>	<b>CONSECUENCIAS COMERCIALES POR LA CREACIÓN DE NUEVAS INFRAESTRUCTURAS.....</b>	<b>68</b>
9.1.	<i>Dique de Ciutadella de Menorca .....</i>	68
9.2.	<i>Ampliación de líneas de atraque en Palma y Eivissa .....</i>	71
<b>10)</b>	<b>EL FUTURO DEL PUERTO DE MAHÓN.....</b>	<b>76</b>
10.1.	<i>Instalación de monoboya para buques tanque. Proyecto .....</i>	76
10.2.	<i>Otros .....</i>	78
<b>11)</b>	<b>CONCLUSIÓN.....</b>	<b>80</b>
<b>12)</b>	<b>ANEXO I – ENTREVISTA .....</b>	<b>83</b>
<b>13)</b>	<b>ANEXO II – DOSIER DE PRENSA.....</b>	<b>85</b>
<b>14)</b>	<b>BIBLIOGRAFÍA Y WEBGRAFÍA .....</b>	<b>92</b>

## 1) INTRODUCCIÓN

El puerto de Mahón llegó a ser un enclave preciadísimo en medio del Mediterráneo lo que le otorgó una relevancia notoria y un gran atractivo para todos aquellos países que querían prosperar en el comercio marítimo con el afán de dominar este mar.

En este proyecto estudiaré la evolución comercial y económica que ha sufrido el puerto de Mahón haciendo una breve reseña de su pasado más lejano, hasta los últimos años y finalizando con sus perspectivas de futuro. Llevaré a cabo este fin mediante el estudio de sus infraestructuras, de las diferentes partes del puerto y sobre todo, haciendo énfasis en los tiempos que corren y como ha podido afectar la crisis económica mundial, junto a otros aspectos en la evolución/disminución del tráfico marítimo en el puerto.

Realizaré un análisis de la figura del puerto desde su interior, entrevistándome con diferentes responsables de organismos y empresas, partiendo desde las compañías estibadoras que me podrán guiar sobre sus operaciones y de cómo estas se han podido ver modificadas por los factores antes comentados. Seguidamente, visitando también a diferentes cargos de la Capitanía Marítima de Mahón, que me darán un punto de vista profundamente económico y de gestión del puerto. En este caso estudiaré las diferentes estadísticas los últimos cinco años para ver cómo se ha reflejado y en qué modo, la reducción/aumento de los intercambios comerciales.

El proyecto estará también complementado por un estudio de los diferentes tipos de buques que frecuentan el puerto y en consecuencia también de la carga que transportan, analizando las rutas que realizan junto con su frecuencia.

Uno de los objetivos primordiales del proyecto, es investigar también la influencia de la competencia en otros puertos cercanos como el de Ciutadella de Menorca, el cual, por la creación del nuevo dique es posible que acapare un número de cruceros que tenían anteriormente como destino el puerto de Mahón. Junto a este factor, también encontramos el alargamiento de líneas de atraque tanto en Ibiza como en Palma, lo que resta también importancia al puerto que nos ocupa.

Finalizaré el proyecto con las perspectivas de futuro y de cómo este se podría mejorar con distintas iniciativas.

## 2) HISTORIA DEL PUERTO DE MAHÓN

Llegar a Menorca por mar, quiere decir llegar al puerto de Mahón, que es uno de los puertos más increíbles del Mediterráneo, y lo es por su geografía peculiar, singularidad y belleza además de tener una longitud de más de seis kilómetros. Debido a su configuración natural es por lo que durante el transcurso de la historia fue utilizado como refugio y escalas para muchos pueblos navegantes del mar Mediterráneo, y también como base de sucesivas flotas de guerra.

El puerto de Mahón ha sido calificado como el mejor puerto natural de todo el Mediterráneo, pues cuenta con una extraordinaria rada capaz de albergar una flota de amplia envergadura y de mantenerla a salvo de inclemencias meteorológicas. Además, su cercanía a las costas española y francesa lo hacen ser un punto de control magnífico, por lo que desde el inicio de la Guerra de Sucesión los británicos lucharon por poseer dicho enclave.

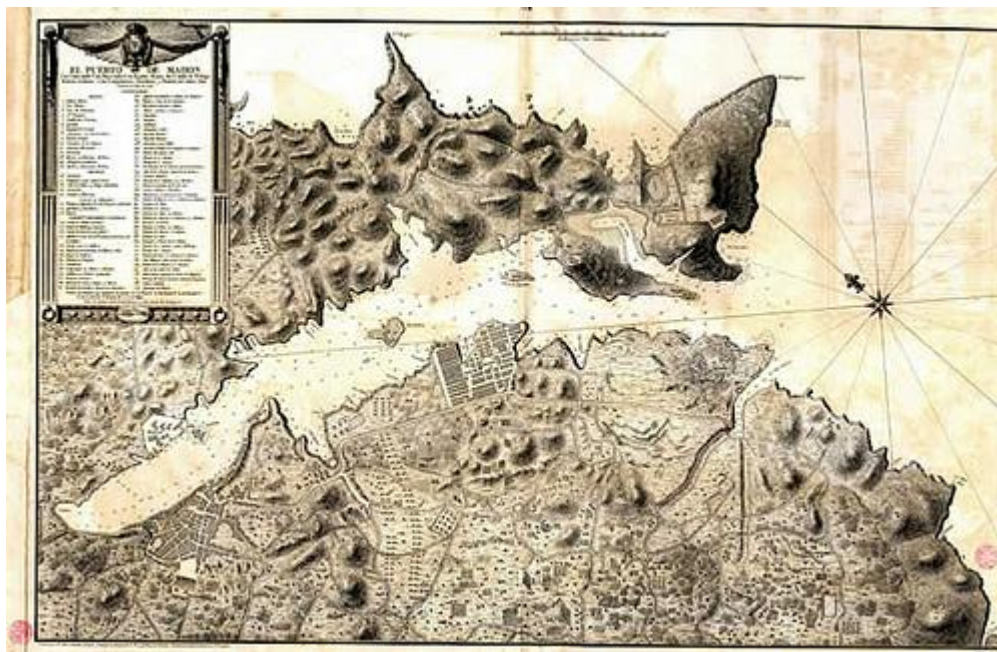


Fig. 1: Antiguo plano del puerto de Mahón. Fuente: fabian.baleaerweb.net.

Huelga comentar la importancia estratégica del Estrecho de Gibraltar en el control del tráfico marítimo del Mar Mediterráneo, que entonces continuaba siendo muy importante para la economía del Viejo Continente. Sin embargo, la importancia estratégica de Menorca es de similar calado y es mucho menos conocida.

El puerto de Mahón ha sido escenario de contiendas que se remontan al siglo III a.C. Su configuración natural ofrecía excelente abrigo a las naves por lo que se convirtió en base de sucesivas flotas de guerra. En Mahón han dejado sus huellas los fenicios, griegos, púnicos, romanos y vándalos. Mahón estuvo también bajo la dominación de Bizancio y los musulmanes, y el propio corsario Barba Roja dejó sangriento rastro de su paso por la isla.

Importante fue la larga dominación inglesa que se prolongó en tres períodos distintos hasta 1802, así como también la presencia en la isla de los franceses. Los sucesivos acontecimientos bélicos explican las fortificaciones y enclaves militares que aún hoy se pueden visitar en el puerto de Mahón.

Se tienen noticias de instalaciones portuarias desde finales del siglo XVII, con referencias al “muelle” del Castillo de San Felipe, y de otras más pequeñas en el fondeadero de la Caleta.

El primer ejército británico, reforzado con algunos soldados y marinos holandeses, arribó a la isla balear el 19 de septiembre de 1708, penetrando en el territorio español por las calas de Alcaufar y de Molí, dos lugares fácilmente accesibles por una flota enemiga, ya que si bien la Naturaleza fue generosa en términos de defensa militar con Mahón, no lo fue así con el resto del territorio insular, que quedaba a merced del enemigo en una invasión de tal calado.

Menorca pasó entonces a ser gobernada en una especie de protectorado militar británico, que mantenía un régimen similar al de otras islas mediterráneas dominadas por la corona inglesa, como Malta o Gibraltar.

Menorca permaneció en manos inglesas hasta 1756, cuando fue invadida por Francia, que mantuvo el control de la isla por siete años, hasta 1763, en que de nuevo los británicos volvieron a convertirse en dueños de la isla tras la firma del tratado de



París. En 1782, un ejército franco-español aliado logró expulsar de Mahón a los británicos, inaugurándose un breve período de recuperación española de la isla balear hasta 1798.

En este citado año, la firma de un tratado de paz entre Carlos IV y los franceses volvió a despertar los recelos británicos, quienes una vez más lograrían el dominio de la isla mediante una invasión marítima y militar. Sólo en 1802, mediante la paz de Amiens, Menorca pudo volver definitivamente a manos españolas, no así Gibraltar, cuya actual soberanía británica todavía nos recuerda esta confusa etapa de guerras, tratados y paces entre las diferentes naciones europeas, aparentemente enfrentadas en una guerra constante que, por fortuna, hoy día parece olvidada por completo.



Fig. 2: Buques atracados en muelle Sur del puerto. Fuente: Libro Historia de Menorca.

Una importante mejora de las obras portuarias se desarrolla a lo largo de todo el siglo XIX. Las infraestructuras hoy utilizadas han sido realizadas en los últimos veinte años y en estudio se encuentran actualmente las propuestas de lo que va ser el puerto de Mahón en el futuro más cercano.

En el centro del puerto, se hallan dos islas: la isla del Rey, con construcciones del siglo XVIII que, hasta hace unas décadas se utilizaban como un hospital militar; y la isla del Lazareto o de la Cuarentena, con un establecimiento sanitario construido en el año 1793. Al sur de la embocadura, se encuentran los restos del Fuerte de San Felipe, concebido para la defensa contra los turcos. Pero no todo es historia: la actividad de este puerto es incansable, y además está rodeado de lugares como las edificaciones de s'Altra Banda, que lo colocan dentro de la curiosidad de los que llegan.





Fig. 3: Vista aérea del puerto de Mahón. Fuente: Ports de Balears.

El puerto comercial se desarrolló inicialmente en el paraje de la ribera sur del puerto, denominado Baixamar. En esta área se encontraban las compañías concesionarias navieras más importantes y contaban con los edificios más grandes del puerto, y que hoy en su mayoría son locales comerciales, en especial restaurantes o bares de copas, y en muchos de ellos todavía podemos apreciar las grandes vigas que sustentan las estructuras.

Esta área de la costa portuaria disponía de una gran superficie, al igual que lo que en la actualidad es el parque de Rochina, pero dado que esta era la rampa natural de subida de carruajes con la mercancía, y en su terraplén se disponías de algunas pequeñas casetas, fue entonces que el área de Baixamar, como segunda área se convirtió en el desarrollo del puerto.

Es aquí, en Baixamar, donde estaban instaladas las principales industrias del puerto, incluyendo la planta de generación de electricidad de Menorca, todavía podemos contemplar su antiguo edificio, actualmente ocupado por una empresa náutica.

Sobre los muelles de ribera , que hace limite marítimo de la ciudad de Mahón, se fue desarrollando tanto la ciudad como el puerto, uno y otro se han ido transformando y reconstruidos y rediseñado a lo largo del los siglos.

El tramo costero de la ciudad de Mahón, ha sufrido durante su historia profundas remodelaciones, la vía se ha ido adaptando a las normas que le imponen su condición de vía de un puerto, tuvo que reforzarse y sobre todo ensancharse para

facilitar el acceso de vehículos militares de grandes dimensiones que se transportan por mar.

Visto la imposibilidad de ganar en anchura, ya que la vía discurría completamente pegada a las edificaciones construidas contra la pared del acantilado, el ensanche se hizo en dirección al mar, con pilotes que permitieron robarle parte de la lámina de agua al puerto.

La vía en el término de Mahón tiene de nombre Moll de Llevant y de Ponent. En la actualidad están destinados al tráfico de pasajeros, respectivamente, y esto denota la orientación del puerto, ya que el sol sale por la bocana y se pone por la colársaga.

El Moll de Llevant, dispone de las instalaciones del Club Marítimo de Mahón, donde también se encuentra un casino de juego, una escuela de vela y hasta el principio del año 2010 las áreas de servicio como la zona de carga de combustibles.

El Moll de Ponent cuenta con las instalaciones de la estación marítima de pasajeros, servicio de policía de puertos, la gerencia del puerto y las principales empresas de servicios náuticos.

El Cos Nou es como se le llama a la costa norte, es decir el lado contrario a donde se asienta la ciudad de Mahón, y dado que su desarrollo es relativamente reciente, es la costa nueva, esta zona es la que más se ha transformado en los dos últimos años, las plataformas se han agrandado, también a costa de lamina de agua y aumentando la superficie para todas las actividades, marina seca, estibado de contenedores, silos e incluso se han creado y ampliado nuevos viales y áreas de servicio para los camiones y las plataformas de transporte.

Los grandes cruceros y los buques de pasajeros de diversa envergadura hacen escala, en los muelles del área de la estación Marítima ya que el puerto de Mahón actualmente está dotado de modernas infraestructuras y perfectamente dotado para comunicar Menorca por mar, dando cabida a los más modernos navíos incluso de grandes dimensiones.

Los dos muelles disponen de viales y equipamientos para su aprovechamiento náutico deportivo.

En la actualidad el área se ha convertido en un gran centro de servicios donde se pueden encontrar empresas náuticas dedicadas a la reparación y mantenimiento, tiendas de productos complementarios y recambios para los barcos, oficinas de alquiler de coches, tiendas de productos de regalo, bisutería y souvenirs, pero sobre todo es la oferta en restaurantes la que mayor número de locales ocupa.

### 3) LA GEOGRAFÍA Y EL CLIMA EN EL PUERTO DE MAHÓN.

En el transporte marítimo, y sobre todo en los puertos donde este discurre, se deben estudiar una serie de perspectivas geográficas que serán las que nos guiarán a la posterior articulación y disponibilidad tanto del espacio destinado para las distintas operaciones portuarias, como para la operatividad del recinto donde se desarrollan y las actividades económicas circundantes a este. Todo esto, sumado a las condiciones climáticas dictaminarán la accesibilidad y funcionalidad de un puerto haciendo que este sea, en según que condiciones, más o menos practicables y en consecuencia rentables.

Por todo ello, no puede tener sentido analizar los puertos de forma aislada, como si fueran un departamento estanco, y quedándose únicamente en el estudio de sus características técnicas, régimen de explotación, equipos e infraestructuras disponibles, mercancías cargadas y descargadas, tipo de tráfico predominante o número de pasajeros que lo utilizan.

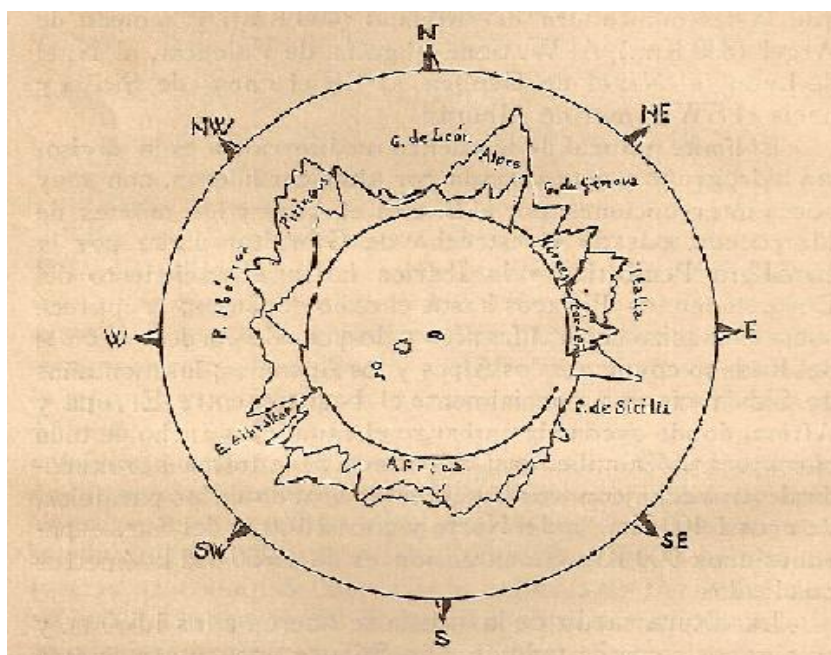


Fig. 4: Situación de Menorca en el centro de la cuenca mediterránea occidental.

Fuente: Nociones de climatología general y de Menorca.

La isla de Menorca está situada entre los 3°49' y los 4°21' E. de Greenwich, y entre los 39°42' y los 40°5' latitud Norte. Se encuentra casi matemáticamente en el centro geográfico del Mediterráneo occidental, rodeada de tierras que se encuentran a una distancia media de 350 Km. En el límite natural determinado por las altas cordilleras que contornean el Mediterráneo occidental, sólo se encuentran cuatro aberturas: Gibraltar, Cuenca Aquitana, canal de Córcega y canal de Sicilia. Debido a esta condición geográfica los fenómenos meteorológicos más acusados son la humedad y el viento, sobre todo el de tramontana<sup>1</sup>, viento frío y seco, que por la configuración de nuestro puerto, será el que condicione más las operaciones de entrada y salida de los buques. Las lluvias suelen ser frecuentes de Septiembre a Noviembre precedidas de tempestad a finales de Agosto.

El puerto de Mahón está ubicado en la Longitud de 4°18,'8 y en la Latitud de 39°52,'0 con la bocana del puerto de abrigo natural orientada hacia el E- SE y con una anchura de unos 180 m. lo que provoca que en según qué condiciones atmosféricas se deba cerrar el puerto. Los diferentes vientos reinantes de la isla de Menorca afectan sobre todo a este puerto debido a la disposición de la bocana.

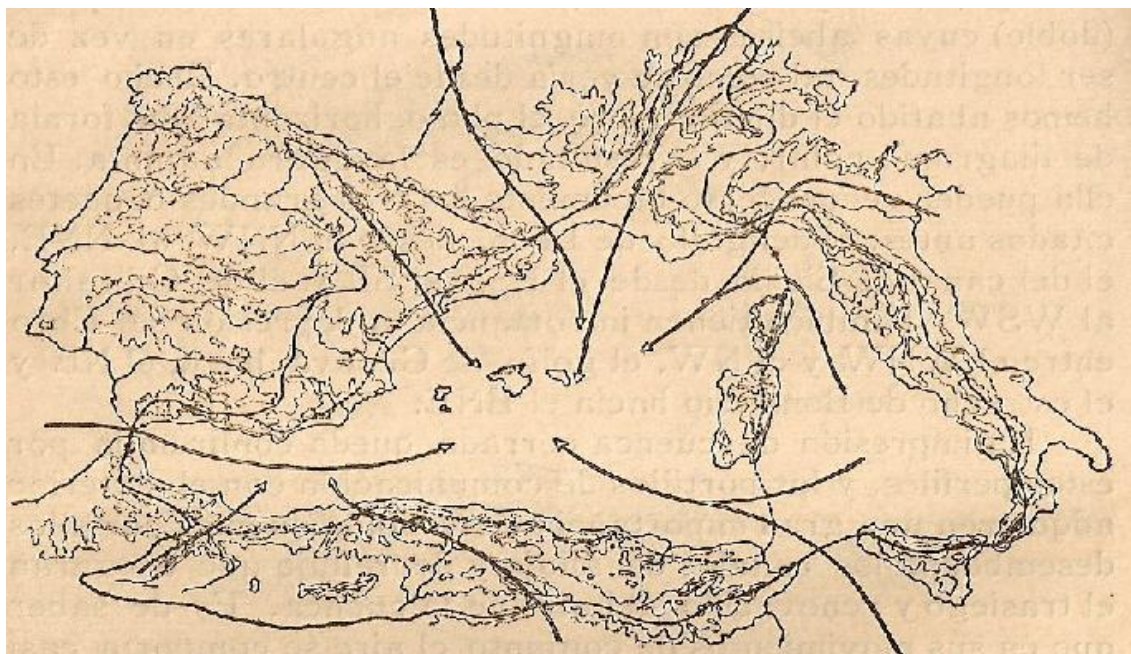


Fig. 5: Corrientes provenientes de la Cuenca del Mediterráneo. Fuente: Nociones de climatología general y de Menorca

<sup>1</sup> Tramontana: Es el viento que proviene del Norte, el viento predominante en la Isla de Menorca.

Sin ningún género de dudas, nos resultaría extraño encontrar algún navegante que no asociara rápidamente a la isla de Menorca con el viento. Siendo la segunda en extensión de las que figuran el archipiélago Balear, se encuentra situada sensiblemente al NE del mismo. De superficie bastante llana solamente en su zona central se pueden observar algunas elevaciones destacables (Monte Toro con 358 m; s'Enclusa, 277 m., y Santa Águeda, 264 m.), por lo que los vientos del primer y cuarto cuadrante, tras batir el frontón costero, barren ávidamente su superficie, encontrando el navegante que no haya podido ganar la seguridad en uno de sus puertos, el máximo resguardo gracias a las elevaciones mencionadas y sierras asociadas. De hecho, las costas septentrionales son altas, descarnadas y sin posibilidades de abrigo, mientras que las del sur se presentan, en su mayor parte, más suaves, onduladas y con generosa vegetación.

Menorca, debido a esa situación geográfica, recibe regularmente la visita de los fuertes vientos que, procedentes de Siberia y el Norte de Rusia, se canalizan a través del Valle del Ródano y desembocan en el Golfo de León, en la costa sur francesa. Y por el hecho de carecer de esas sierras o cordilleras de altas montañas que le den un mínimo de protección como ocurre en su isla vecina Mallorca, por lo general, las irrupciones suelen ser bruscas, y en corto espacio de tiempo muy fuertes, incidiendo directamente en la climatología local. Pero no son precisamente éstos los únicos vientos dominantes. En total son 8 los que se conocen popularmente.

- a) **Tramontana (N)**, el más temido, que ha influido más directamente y a lo largo de los siglos en la población forestal y en la vegetación. Pudiendo alcanzar ráfagas de más de 120 Km/h. su apogeo se circunscribe a los meses de diciembre, enero y febrero, y sus secuelas a lo largo de la historia han sido más que suficientes, tanto en la población como en la navegación.
- b) **Gregal (NE)**, que puede alcanzar el grado de moderado, es más característico en el mes de julio.
- c) **Llevant (E)**, es molesto y húmedo, pues puede estar acompañado de pertinaces lluvias. Viento de primavera y de otoño, también suele levantar mucha mar. La navegación bajo su predominio resulta bastante molesta.



- d) **Xaloc (SE)**, que también levanta mucha mar, es caliente y suele crear un ambiente claramente bochornoso debido a su procedencia africana.
- e) **Migjorn (S)**, es de características parecidas al anterior.
- f) **Llebeig (SW)**, viento que levanta bastante mar y que ha dado más de un susto a los moradores de las urbanizaciones costeras del sur de la isla, suele ser portador de agua, y es dominante en primavera y finales de otoño. Igual que el Migjorn, en invierno son temibles cuando entran porque, además de sucios, soplan con fuerza y siempre terminan rolando por el W al N, finalizando en una gran tramontana. Por el contrario, en verano, y aun con su presencia, el tiempo suele mantenerse bueno.
- g) **Ponent (W)**, tiene como principales afectadas a las costas de Ciutadella. Es un viento bastante regular.
- h) **Mestral (NW)**, es frío y seco. Duro para el navegante y de características semejantes al Tramontana, sus rigores más fuertes suelen darse en invierno (enero y febrero). De él se dice que amaina al anochecer. Es por ello que, antiguamente, se recomendaba a los veleros de cabotaje que querían ganar el puerto de Mahón, hicieran un esfuerzo para mantenerse en la bocana del mismo dejando caer incluso un ancla si era necesario, al ser fondo de arena, “a fin de aprovechar la calma de la noche y poder entrar a la espía...”

De todos ellos, sin duda alguna el que más se asocia y ha dado popularidad a Menorca es el Tramontana, aunque bajo esta misma denominación se incluya en más de una ocasión a sus colaterales Mestral y Gregal.

Durante el tiempo en que este viento se encuentra establecido, sus efectos son perfectamente contrastables en las costas E. y W. de Menorca, de forma que puede cerrar la bocana del puerto de Mahón y afectar muy directamente al canal entre Menorca y Mallorca. Este último tiene algo más de 20 millas en su parte más angosta, comprendida entre el cabo del Freu en Mallorca, y el de Artrux en Menorca. El resultado se traduce en la presencia de fuertes marejadas o mar gruesa que se forman en



esta zona bajo su influencia, ya que la rápida disminución del fondo provoca que la mar se encrespe furiosamente.

Por levante, además de castigar fuertemente la bocana del puerto de Mahón con impresionantes olas, acompañadas de las consiguientes ráfagas, que toman por su través a los buques que pretenden ganarlo (diferentes correos de Transmediterránea han tenido que desistir en no pocas ocasiones), haciéndoles abatir y escorar con el peligro de embarrancamiento en la banda de sotavento, inciden también muy directamente en el Freu existente entre la Illa de l'Aire y la costa de Punta Prima, donde puede constituirse un área de peligrosas rompientes si las condiciones son lo suficientemente duras, al formarse una fuerte corriente que arrumba hacia el SW.

### ***3.1. Variables que determinan la utilización de un puerto.***

Un puerto debe ofrecer a un buque:

- Abrigo
- Maniobrabilidad
- Calados

Los calados, tanto en la bocana como en los muelles, limitan la utilización de un puerto. Cuanto menor es la bocana de un puerto, mayor abrigo frente al oleaje y al viento ofrece, pero por el contrario menores son las condiciones de maniobrabilidad.

A efectos de calado lógicamente hay que considerar el calado del buque en carga, así como tener en cuenta los niveles existentes en el mar: Existencia o no de mareas<sup>2</sup>.

Generalmente se adoptan una serie de resguardos de seguridad, a partir de la existencia de irregularidades en el fondo o por la movilidad del mismo si se presentan situaciones cambiantes en la barimetría. Se toman resguardos también debido al movimiento que puede originar en el barco el oleaje o la agitación. El barco sufre además escoras y otro fenómeno que también tiende a hundir la popa (o la proa según el coeficiente de bloque del buque) cuando se halla navegando, es el fenómeno del

---

<sup>2</sup> En el puerto de Mahón no existen oscilaciones a causa de las mareas.

“squat”. Los resguardos a considerar deberían verse aumentados cuando interesa conseguir mayor seguridad, pero al ser Mahón un puerto de carácter natural, los resguardos son inamovibles y hasta la fecha no se han hecho intentos de fabricar ningún tipo de resguardo adicional.

Todo ello determina que según que sondas en la bocana permitan o no el uso de un puerto por buques que superen o puedan superar según la carga el calado existente.

Las anchuras libres en la bocana y las dársenas, condicionan directamente la maniobrabilidad de la embarcación; en general cuanto mayor es el desplazamiento del buque, menor maniobrabilidad tiene. Por otra parte, la anchura de una bocana condiciona la explotación que se le puede dar. En cuestiones de diseño, una bocana ideal sería la que tuviese 3-4 veces la manga del buque que puede utilizarla y si hubiese posibles entradas y salidas simultaneas (como es el caso de Mahón) la anchura debería ser de 6 veces la manga máxima del barco que opere en el puerto.

Otros factores que determinan la entrada de los buques al puerto son:

- Oleajes: Pueden generar corrientes que provoquen derivas en los barcos. En el caso del puerto de Mahón, al tener el canal balizado principal orientado hacia la zona norte de la isla de donde también proviene el viento predominante, es un factor a tener en cuenta, ya que son bastante frecuentes los oleajes causados por dicho viento lo que dificulta y hasta incluso provoca numerosas veces el cierre del puerto, por lo que es un factor al que hay que tomar muy en cuenta.
- Mareas: No afectan al puerto de Mahón.
- Vientos: Causan abatimientos sobre todo en los buques de gran tamaño y de gran obra muerta como son los cruceros. Este factor, como veremos en algunos apartados del trabajo, es condicionante para la elección del puerto porque influye mucho en la seguridad con la que un capitán puede entrar en circunstancias difíciles a la rada.

Mahón, al ser un puerto de abrigo natural, la disposición de la boca de entrada al puerto no pudo ser decidida y diseñada, sino que siguió el camino que la naturaleza le designó, no siendo, en según que condiciones climatológicas una entrada cómoda para todos los tipos de buques.

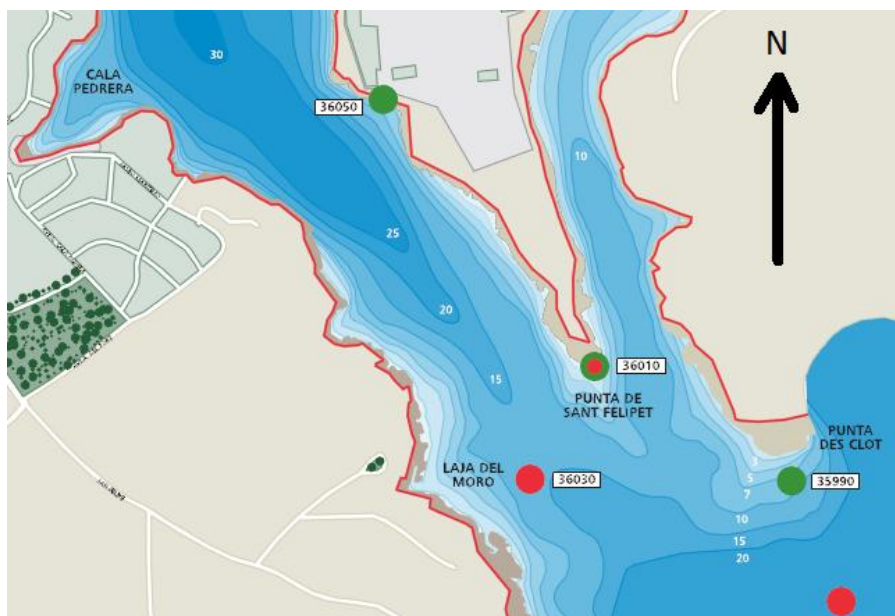


Fig. 6: Bocana del puerto de Mahón con el canal de entrada balizado. Fuente: Ports de Balears.

La bocana del puerto de Mahón está orientada hacia el SE, con una anchura<sup>3</sup> de 180 m. y un calado de 15 m. Uno de los factores que limitan la entrada de grandes buques de pasaje al puerto, es la disposición de esta, ya que debido a su estrechez, no permite que en según qué condiciones los capitanes quieran arriesgarse a entrar en la rada. Esto es debido a que de cada vez más, se fabrican grandes cruceros con una obra muerta muy importante, la cual actúa de vela y al haber unas condiciones de viento no desfavorables provoca que el abatimiento del buque aumente y provoque que el margen de la bocana tenga que ser mayor.

En cuanto al interior del puerto, en la zona de amarre, también existen limitaciones, ya que es una zona que no permite la maniobra de reviro/ciaboga a buques

<sup>3</sup> Se ha considerado como canal, por ser puerto de abrigo natural, el tramo comprendido entre las puntas exteriores y los muelles comerciales.

mayores de 250 metros, lo que limita también el uso que se le puede dar al puerto con respecto a grandes buques de pasajeros o cruceros.

El puerto de Mahón se cierra para buques que transporten productos derivados del petróleo con condiciones de viento de 15 nudos y para los otros buques con viento de fuerza seis o siete.

#### 4) INFRAESTRUCTURAS Y ACCESOS

El puerto de Mahón dispone de 22 dársenas comerciales, 5 pesqueras y otras muchas para propósitos varios, 3 zonas de fondeo para espera y 2 remolcadores. Podemos dividir el puerto de Mahón en 3 zonas diferenciadas: En la parte más occidental, se concentra la mayor actividad comercial dirigida al transporte de mercancías de tipo general, contenedores, vehículos, cementos y otros productos que iremos analizando.

Seguidamente, en el centro del puerto y dirigiéndonos a la bocana están situadas la mayoría de servicios y amarres destinados a la náutica deportiva.

Las últimas generaciones de buques de mercancías que atracan en el puerto de Mahón siguen una tendencia de eslora y manga crecientes lo que provoca que las infraestructuras del puerto se vean limitadas por el escaso calado existente, aproximadamente 6 metros, para dar cabida a barcos de gran tonelaje, lo que representa un inconveniente importante para el desarrollo económico del puerto, en el cual la casi totalidad de mercancías que llegan se descargan en los actuales Muelles Comerciales del Cos Nou.

El muelle existente es de gravedad, constituido por bloques de hormigón con relleno en su trasdós de material granular. El calado en el interior de la dársena es de -7.50 m, sin embargo la existencia al pie del muelle de una banqueta de cimentación de hormigón a la cota -6,00 imposibilita el atraque de barcos de un calado superior a los 5 metros. En los últimos años la Autoridad Portuaria ha padecido constantes problemas con la banqueta de cimentación del muro muelle y ha realizado distintas actuaciones consistentes en reposición de escollera e inyecciones en la banqueta de cimentación, que debido a que la tipología de buques que atracan en el puerto de Mahón es cada vez mayor y por consiguiente, el volumen de agua desplazado por sus hélices, provocan continuamente la remoción del material que forma la banqueta. Con la finalidad de dar respuesta a una demanda de buques cada vez mayores se plantea la necesidad de realizar una prolongación del actual muelle de mercancías existente (MUELLE DEL COS NOU). El objetivo que se pretende con esta ampliación, es además de poder proporcionar un mayor calado, el disponer de dos líneas de 200 metros de atraque cada una para que dos grandes buques de mercancías puedan operar a la vez.

Estructuralmente, el nuevo muelle está formado por alineaciones de pilotes de

hormigón armado, “in situ”, con camisa de chapa de 8 mm de espesor, paralelas a la dirección del cantil actual. Sobre los pilotes se disponen cabeceros de hormigón armado que reciben las vigas sobre las que apoyan las losas superiores. Esta ampliación resolvió una demanda de las empresas consignatarias a la necesidad también de una gran explanada para el almacenamiento de contenedores para enviarlos a su destino final. Lo que ocurrió es que esta ampliación se hizo cuando la economía portuaria se basaba en el tráfico de contenedores y por lo tanto de la visita al puerto de Ro-Ro puros, en cambio, actualmente los consignatarios se quejan de estas obras debido a que este tipo de tráfico ha cambiado y ya no se necesita tanta explanada de almacenamiento debido los Ro-Pax y puerta- puerta.

La tercera zona engloba el comienzo del puerto, donde están situados entrando a babor, Cales Fonts, donde solo se encuentran amarres de índole deportivo de base y de pequeños barcos de pesca y enfrente de esta cala, se encuentran también las infraestructuras para amarres deportivos y de tránsito de Cala Llonga.

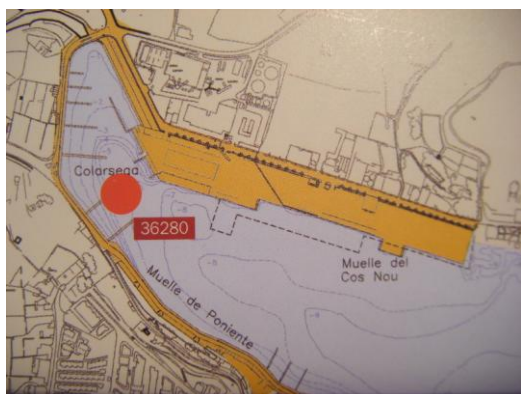


Fig. 7: Proyecto ampliación del Cos Nou.

Fuente: Memoria anual 2006.



Fig. 8: Ampliación del Cos Nou.

Fuente: Memoria anual 2007.



Fig. 9: División en 3 zonas del puerto de Mahón. Fuente: Ports de Balears.



Fig.10: Zona W. Fuente: Ports de Balears

#### **4.1. Muelles comerciales**

##### **1) Duques de Alba Estación Naval**

En esta zona disponemos de una longitud de atraque de 150 m. donde están situadas una serie de 4 duques de alba empleados para el atraque de petroleros para su posterior descarga la cual será redireccionada por medio de un oleoducto hacia las instalaciones de almacenamiento situadas en el Aeropuerto de Menorca.

Las mercancías más problemáticas en el puerto de Mahón siempre habían sido los productos petrolíferos y los gases licuados del petróleo cuya descarga se realizaba, en su totalidad, en dicho puerto. Anteriormente, la poca capacidad de almacenamiento de la factoría de la Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH) condicionaba la frecuencia de llegada de los barcos, y el calado de Cala Figuera<sup>4</sup> obligaba a los mismos a que transportasen una cantidad en torno a la mitad de su capacidad. Además, en la situación en la que se encontraba la anterior zona de descarga, la llegada y el atraque de los barcos petroleros presentaban serias dificultades debido a la envergadura de los mismos y a la interferencia con otros barcos, debido al poco espacio del canal de navegación, donde además existían numerosas embarcaciones deportivas. Estos problemas se hacen más manifiestos sobre todo en verano, puesto que había que retirar las embarcaciones fondeadas antes de la llegada del petrolero. Desde la factoría de Cala Figuera los productos petrolíferos se distribuían a los diferentes usuarios mediante

<sup>4</sup> Lugar donde se realizaban anteriormente las descargas de productos derivados del petróleo.



camiones cisterna. Los movimientos de entrada-salida de vehículos podían llegar a 60 camiones de media a diario en temporada alta, lo que contribuía a una gran congestión de las vías de comunicación del puerto y su entorno.

En la actualidad, y con tal de solventar este inconveniente, se procedió al traslado de la zona de descarga, desmantelando la zona del “fonduco” y las instalaciones de CLH y sustituyéndolas por la zona ahora estudiada mediante la colocación de 4 duques de alba y un sistema de distribución y almacenamiento basado en una vía de oleoductos que mediante bombas envían el crudo hacia la zona de almacenamiento situado en el Aeropuerto de Mahón.

Según la *Normativa del Plan Director Sectorial Energético de las Illes Balears*:

“Los emplazamientos para las instalaciones de descarga y almacenaje de estos combustibles, autorizados en el momento actual, se consideran insuficientes por lo que respecta a ubicaciones y capacidad. Como punto de descarga de combustibles líquidos en la isla de Menorca se fija el muelle de la Estación Naval en poniente en el puerto de Mahón y se sustituirá la estación de descarga de Cala Figuera. La instalación debe ser completada con poliductos hasta las instalaciones de CLH próximas al aeropuerto de Menorca, las cuales deberán ser objeto de ampliación, y, con el mismo trazado parcial que el anterior, hasta la central térmica de Gesa-Endesa situada en el mismo puerto de Mahón”.



Fig. 11: Zona de amarres del Cos Nou con el nuevo oleoducto y la situación de las bombas. Fuente: Ports de Balears.

Con esta infraestructura de reciente construcción como son los actuales duques de alba, el puerto de Mahón puede acoger petroleros de mayor eslora y capacidad de

carga lo que conllevará a la disminución sustancial del número de escalas a lo largo del año y a la eliminación del tránsito de camiones cisterna cargados de combustible por la zona portuaria. Las instalaciones de descarga de combustible a la Base Naval del puerto de Mahón se han construido gracias a un convenio firmado entre el Ministerio de Defensa, el Govern de las Illes Balears, el Consell de Menorca, el Ayuntamiento de Mahón y la Autoridad Portuaria de Baleares. Más adelante, veremos cómo esta infraestructura no ha acabado de ser todo un éxito.



Fig. 12: Buque Mar Rocío descargando en duques de alba. Fuente: Ports de Balears.

## **2) Estación Naval de Poniente**

Longitud de atraque de 258m con un calado de 8 y un ancho de muelle de 13 m para usos generales tales como ocasionalmente buques de pasaje, buques del Ministerio de Defensa, etc.

## **3) Cos Nou Levante**

Longitud de atraque de 200m. con un calado de 6,5m. y un ancho de muelle de 65-123 m. donde se centralizan principalmente buques contenedores, Ro-Ro y buques de pasajeros al estar la ribera sur ocupada por otros buques de pasaje. Da acceso al patio de contenedores y al de vehículos se da a un mismo espacio dos usos distintos).

Debido al auge de nuevos medios de transporte de pasajeros más veloces y ligeros, se produce una situación de demanda de nuevas instalaciones portuarias para facilitar y acortar los recorridos de los usuarios. En consecuencia, sería adecuada la introducción de nuevas estaciones marítimas que facilitaran y agilizaran los trámites de

embarque/desembarque de pasajeros y de sus vehículos. Todas estas infraestructuras deberían ir acompañadas de instalaciones anexas que hiciesen más llevadero y agradable el tiempo de espera previo en dichas estaciones.

La presión que ejercen las navieras es lógica y supondría una mejora en el aprovechamiento de la actual infraestructura portuaria, pero por el contrario podría incrementar los conflictos ciudad-puerto.

## 2) Cos Nou Poniente

Longitud de atraque de 200m. con un calado de 6,5m. y un ancho de muelle de 65-123 m. Buques de pasaje, Ro-Ro, graneles sólidos y líquidos. Entre el Cos Nou de poniente y el de Levante, disponen de unos 58945 metros cuadrados de almacenes al descubierto. Como medios mecánicos en tierra dispone de una grúa pórtico de radio variable marca IMENASA de 380v, 28 Tn. de capacidad y 24 metros de altura.

Esta zona dispone también de instalaciones especiales de carga y descarga como 4 silos de cemento de CEMEX España de 1500 Tn. de capacidad y 1 de 1500 Tn. junto a una toma de descarga de fuel-oil y gasoil. En esta zona también se dispone de 2 básculas de 40 Tn.

### Resumen del material auxiliar de carga y descarga

Material	Número	Capacidad(TN)
<i>Carretillas elevadoras</i>	3	30
	1	4
	3	14 Y 30
	4	2,5
	1	1,5
<i>Cabezas tractoras</i>	4	30
	2	35
	1	-
<i>Tractores</i>	2	-
<i>Grúas de varada embarcaciones</i>	1	3
	2	-
	1	2

Tabla 1: Material auxiliar carga y descarga. Fuente: Memoria anual 2007.

Uno de los inconvenientes de esta zona y que limita también el calado de los buques, es que a lo largo de todo el puerto hay situados colectores que al llover en la ciudad, envían todos los restos, desperdicios y lodos al puerto, haciendo que estos se vayan acumulando en el fondo y poco a poco hagan que el calado de la rada aumente provocando así que los buques de cada vez tengan menos distancia bajo quilla con el fondo. Según estudios internos referentes a seguridad, se han establecido los límites máximos de esta distancia establecidos en 0,30 m para buques de pasaje y de 1,5 m para los petroleros que frecuentan el puerto. Al ser una distancia muy reducida, el hecho antes comentado es un factor a tener en cuenta para la realización de dragados que aumenten y a la vez permitan una mayor seguridad y que los buques puedan entrar con un calado superior y así amortizar más el trayecto.

#### ***4.2. Muelles comerciales para pasaje***

En esta zona es donde se encuentra la Estación Marítima con diferentes acomodamientos para los pasajeros, dispone de unas instalaciones cubiertas para el pasaje que constan de 2 plantas de unos 361 metros cuadrados, 2 pasarelas móviles eléctricas con 2 motores de 2 CV y 3 escáneres y 2 detectores de metales.

Actualmente el puerto puede recibir cruceros y buques de pasaje en tres muelles (con cinco puntos de amarre) preparados para el atraque de barcos medianos y pequeños.

Estos son:

- Muelles de Pasajeros con dos atraques, un total de 579 metros. (9).
- Estación Naval con un muelle de 258 metros.
- Cos Nou, con una larga línea de atraque de 520 metros.

El Cos Nou dispone de dos atraques preparados para recibir barcos de pasajeros con instalaciones en tierra que no ofrecen unos servicios para estos tipos de tráfico ya que solo los ofrece el más interior (el de poniente) de los muelles de Pasajeros. Los otros dos atraques (el de levante de Pasajeros y el de la Estación Naval) pueden recibir bien cruceros de escala, dado que este tráfico no necesita de instalaciones especiales a tierra. Los muelles del Cos Nou podrían recibir cruceros por las características de sus

infraestructuras, pero los armadores y los capitanes de los cruceros no quieren atracar en muelles comerciales puesto que estos no gustan a sus clientes, debido a que esa es principalmente la zona comercial y se debería de hacer circular a los pasajeros entre distintos tipos de mercancías, cosa que no agrada a nadie. Además de la limitación que supone el número reducido de atraques que se puede ofrecer a los cruceros y buques de pasaje, es necesario considerar que todos estos muelles presentan limitaciones importantes con respecto al tamaño de los barcos. Estas limitaciones se producen especialmente con respecto a la eslora de los barcos, ya que estos disponen de muy poco espacio para las maniobras de ciaboga por el hecho de que los amarres están localizados en la parte más interior del puerto. El atraque con mayor capacidad para recibir los buques más grandes es el de Levante, el de Pasajeros. En este muelle pueden atracar barcos de hasta 230 metros de eslora, que en el mundo de los cruceros actuales, están considerados de tamaño mediano.

Las infraestructuras y las instalaciones, tal y como se encuentran en la actualidad y como estarán dependiendo de la remodelación que prevé hacer la Autoridad Portuaria a corto plazo, son suficientes para un tráfico de cruceros reducido como el que se ha producido en los últimos años. El límite para no tener graves problemas de tráfico está en las 100 escalas y unos 80.000 pasajeros anuales. Por encima de estas cifras empiezan a producirse dificultades en el tráfico. Esta condición, junto a la limitación del tamaño de los barcos de 230 metros de eslora son inconvenientes específicos para el desarrollo de los cruceros en el futuro, pero una estrategia y gestión adecuadas puede superarlos satisfactoriamente.

Recientemente se llevó a cabo un concurso de ideas para estos futuros proyectos en esta zona del puerto donde se debía llevar a cabo una superficie adecuada al tráfico de pasajeros de línea regular y mercancía general rodada, alejada del centro urbano y con suficientes garantías de seguridad. En esta zona se prevé construir un edificio para la estación marítima, con pasarelas elevadas para el embarque y desembarque de pasajeros y la ordenación de zonas de embarque y pre embarque de mercancías y vehículos, así como aparcamientos de turismos y autocares. Esta nueva estación permitirá, simultáneamente, el embarque de pasajeros y de carga rodada por debajo de los fingers, asegurando que ninguna de las dos actividades confluya y disminuyendo el riesgo de accidentes.



Fig. 13: Vista desde la carretera de la Mola del Proyecto Capifort. Fuente: Proyecto Capifort.



Fig. 14: Estación Marítima para pasajeros. Fotografía actual Jorge J. Sintés.

### **4.3. Infraestructuras y servicios náutica deportivos**

Los principales problemas detectados en la oferta de puertos deportivos y su adecuación a la demanda existente son:

- Importante volumen de demanda actual de amarres en zonas de alta y media actividad turística.
- Zonas con gran profusión de uso de fondeadero
- Zonas con gran tráfico transeúnte y con saturación de amarres.

El criterio general para atender esta demanda debe ser reordenar la oferta utilizando las instalaciones actuales y mejorando el servicio sin potenciar el incremento de puntos de atraque. La navegación deportiva, el turismo náutico y la industria naval ligera asociada a ella están en auge en todo el Mediterráneo. Ante la presión, es necesario reordenar la oferta existente, de modo que se atienda adecuadamente a la demanda actual. Se trata, por tanto, de elevar la calidad de la oferta sin elevar los precios y hacer así que el cliente elija el Mahón como una buena opción para viajar. En este sentido puede estudiarse la reconversión para la actividad deportiva de zonas portuarias que van quedando inservibles por la disminución de tráficos tradicionales, siempre y cuando exista una situación clara de desequilibrio y formen parte de una operación global de reordenación de usos, evitando generar demandas inducidas.

A la mayor parte de la demanda actual y futura le bastaría con una instalación ligera, tipo varadero o embarcadero, especialmente a la embarcación ligera de competición, por lo que, en todo caso, debería favorecerse la construcción de este tipo de instalaciones, mucho menos impactantes. Seguidamente resumo las diferentes zonas e infraestructuras existentes para la navegación de embarcaciones menores.



### **5) Zona de reparación**

341 m de instalaciones para embarcaciones menores y para la reparación y puesta en seco de todo tipo de yates de recreo. Existen varios tipos de grúas móviles de diferentes empresas privadas especializadas en varada.



Fig. 15: Varadero/ zona de reparación. Fotografía actual Jorge J. Sintés

### **6) Marina Deportiva Menorca**

Dispone de 223 atraques destinados a embarcaciones deportivas tanto para puerto base (en la mayoría de los atraques) como también para embarcaciones en tráfico. Tiene un calado de 1/3 m y un ancho de muelle de 2/3 m La titularidad de los atraques son de principalmente dos empresas: Marina Menorca y Menorquín Yach.

### **7) Muelle de Poniente**

250 m de atraques con un calado de 2/5 y un ancho de 3 m destinados a embarcaciones menores con base en el puerto de Mahón. No para tráfico.

### **8) Recreativo Pesca**

257 m de atraque para embarcaciones de pesca (denominadas del Bou) con un calado de 4 m y un ancho de muelle de 14 m. Dispone de una zona de 800 metros cuadrados para el secamiento de redes y de un espacio dedicado a embarcaciones recreativas principalmente en espera de reparación en una empresa náutica.



Fig. 16: Zona central del puerto. Fuente: Ports de Balears.

#### **10) Muelle de Levante**

463 m destinados a línea de atraque para embarcaciones menores y recreativas. Calado de 2/5 m y un ancho de muelle de 3 m Las embarcaciones que suelen tener el amarre en esta zona suelen ser fijas todo el año.

#### **11) Sunseeker**

53 atraques con 5 m de calado y un ancho de muelle de 2/4 m de la empresa privada Sunseeker, tanto para yates de base como para tráficos.

#### **12) Muelle de Levante, P. Cala Figuera – P. d'es Rellotge (Trapsa Yates SL)**

Es una de las mayores superficies de atraque para embarcaciones de recreo y tráfico de yates. Dispone de 177 atraques para todo tipo de yates con un pantalán en forma de "T" y es donde se encuentra el club Marítimo. 2 a 5 m de calado y 2/20 m de ancho de muelle. La empresa que gestiona estos amarres es Trapsa Yates.

#### **13) Explanada polivalente**

113 m de amarre destinados principalmente al repostaje de combustible para embarcaciones menores y varada también de estas.

#### 14) Cala Figuera

Hace aproximadamente un año era donde se realizaban las descargas de combustible a las antiguas instalaciones de la empresa CLH, ya que disponían de grandes depósitos destinados a este tipo de graneles líquidos. Actualmente se está desmantelando la zona y se han trasladado este tipo de operaciones a la Base Naval.

#### 14) Fonduco

690 m de amarres base para embarcaciones de recreo.

#### 15) Muelle del hospital

60 m para embarcaciones de recreo.

#### 20) Ribera Norte

Línea de amarre formada esencialmente por plataformas flotantes y boyas. La empresa de la gestión es Ocibar y dispone de plazas tanto fijas como para el tráfico de embarcaciones de recreo.



Fig. 17: Zona E del puerto. Fuente: Ports de Balears.

#### 4.4. Accesos a / del puerto

Las comunicaciones interiores de las diversas zonas del puerto de Mahón se caracterizan principalmente por el trazado del renovado antiguo vial que discurre desde el extremo de levante del Muelle del Cos Nou hasta el Muelle del Fonduco en el término municipal de Es Castell. Con una longitud total de 4.500 metros y una anchura que oscila entre 6 y 8 m. con dos carriles de circulación en todo su recorrido, este vial, de trazado inmemorial, situado siempre longitudinal y paralelamente a la fachada sucesiva de edificios fronteros con la zona de servicio del puerto, ofrece la comunicación a las diversas y variadas zonas de actividades portuarias (pasajeros, comerciales, deportivas turísticas, pesqueras, etc. ...) a la vez que, por sus condiciones y ausencia de alternativas en comunicaciones de la población, se utiliza como vía de ronda. Sin embargo todo el tráfico comercial de los muelles del Cos Nou discurre por un nuevo vial que arranca en la rotonda de intersección de la carretera de Fornells y termina en la entrada a dichos muelles. Este vial formado por dos carriles, tiene una longitud de unos 500 m.



Fig. 18: Accesos terrestres y carreteras de salida/entrada del puerto. Fuente: Memoria anual 2007.

Como vemos en la Figura 18 coloreado en azul, se encuentra el nuevo acceso que está previsto cuando se lleve a cabo la ampliación del muelle de carga junto con el proyecto de la terminal para pasaje. Esta carretera enlazará la zona de descarga permitiendo así que el tráfico fluya mejor mediante la incorporación de dos carriles de subida (de la estación naval hacia arriba) con el que se pretende que los camiones que vayan cargados y por tanto, circulan a menor velocidad, no entorpezcan el tráfico de los

viajeros que hayan desembarcado con su vehículo. Este nuevo acceso evitará embotellamientos que actualmente se producen en los alrededores de las zonas de desembarque del puerto, ya que confluyen camiones pesados y turismos al mismo tiempo. En la dirección de bajada solo se habilitará un carril, ya que los camiones al no llevar carga, circulan a una velocidad normal.

Este acceso permitirá también que los estibadores no deban cruzar la actual carretera que desemboca en la Estación Naval de Mahón y que separa la explanada de almacenamiento de plataformas con el consiguiente corte de tráfico que provoca cuando los operarios están efectuando las maniobras de movimiento de bateas.

## 5) BUQUES Y LINEAS MARÍTIMAS

En este punto, reflejaré en una tabla, la frecuencia y los tipos de buque que frecuentan el puerto de Mahón, a analizar la carga que transportan y como puede variar según la época del año y las condiciones económicas que han ido sucediendo en nuestra isla.

<b>BUQUE</b>	<b>ESLORA</b>	<b>TIPO</b>	<b>FECHA 1ª llegada</b>	<b>CONSIGNATARIA</b>	<b>Nº DE LLEGAD 01/09- 01/10</b>
ZURBARÁN	180	Ro-pax	01/01	TRANSMEDITERRANEA S.A.	58
ISLA DE BOTAFOC	129,6	Ro-pax	02/01	EUROLINEAS MARÍTIMAS S.A.	8
AIDA CARA	193,34	Crucero	02/01	BALEARES CONSIGNATARIOS S.L.	1
MAR ROCIO	114,4	Tanque	03/01	CLH S.A.	69
PILAR DEL MAR	186	Ro-pax	04/01	CONSIGNATARIA NÁUTICA MENORQUINA S.L.	30
MURILLO	180,5	Ro-pax	04/01	TRANSMEDITERRANEA S.A.	53
SICHEM DUBAI	127,08	Tanque	05/01	FEDERICO CARDONA TREMOLS S.L.	14
ISABEL DEL MAR	174,5	Ro-pax	11/01	CONSIGNATARIA NÁUTICA MENORQUINA S.L.	11
SOROLLA	172	Ro-pax	11/01	TRANSMEDITERRANEA S.A.	84
RAMON LLULL	84	Ro-pax	15/01	EUROLINEAS MARÍTIMAS S.A.	57
AUDACIA	200	Ro-pax	18/01	TRANSMEDITERRANEA S.A.	44
SETLLA POLARIS	117,18		19/01	FEDERICO CARDONA TREMOLS S.L.	1
MARTIN Y SOLER	165,3	Ro-pax	21/01	EUROLINEAS MARÍTIMAS S.A.	13
CEMENMAR CUATRO	108,57	Bulkcarrier	21/01	AGENCIA MELIÀ VIVES	5
PADUS RIVER	113,12	Carga general	26/01	FEDERICO CARDONA TREMOLS S.L.	1
CEMENMAR DOS	84,31	Bulkcarrier	15/02	AGENCIA MELIÀ VIVES	11
PLAYA DE ALCUDIA	100	Bulkcarrier	20/02	AGENCIA MELIÀ VIVES	1
T REX UNO	186	Ro-pax	23/02	EUROLINEAS MARÍTIMAS S.A.	22

NURA NOVA	78,52	Ro-pax	05/03	CONSIGNATARIA NÁUTICA MENORQUINA S.L.	9
SNAV AQUILA	40	Fast ferry	12/03	FEDERICO CARDONA TREMOLS S.L.	1
VEMA OIL	104,07	Tanque	26/03	AGENCIA MELIÀ VIVES	3
STAVROS S NIARCHOS	59,35	Buque escuela	02/04	FEDERICO CARDONA TREMOLS S.L.	12
GEMINI	163,81	Crucero	05/04	AGENCIA MARÍTIMA TRANSHISPANIA	14
CORAL	148,11	Crucero	06/04	BALEARES CONSIGNATARIAS	6
LE LEVANT	100,26	Crucero	06/04	AGENCIA MELIÀ VIVES	1
ISLAND ESCAPE	185,3	Crucero	06/04	FEDERICO CARDONA TREMOLS S.L.	19
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	116,79	Ro-pax	08/04	TRANSMEDITERRANEA S.A.	2
VISTAMAR	117,4	Crucero	13/04	FEDERICO CARDONA TREMOLS S.L.	2
ORIENT QUEEN	160,13	Crucero	17/04	BALEARES CONSIGNATARIAS	3
DEUTSCHLAND	175,3	Crucero	19/04	FEDERICO CARDONA TREMOLS S.L.	1
SICHEM COLIBRI		Tanque	20/04	AGENCIA MELIÀ VIVES	1
SEABOURN PRIDE	133,8	Crucero	21/04	BALEARES CONSIGNATARIAS	1
CLIPPER RACER	122,32	Ro-Ro	22/04	EUROLINEAS MARÍTIMAS S.A.	86
SEA CLOUD	109,72	Crucero V	26/04	FEDERICO CARDONA TREMOLS S.L.	3
WIND SURF	187,2	Crucero V	27/04	FEDERICO CARDONA TREMOLS S.L.	6
ROYAL CLIPPER	132,74	Crucero V	30/04	FEDERICO CARDONA TREMOLS S.L.	3
WIND STAR		Crucero V	01/05	FEDERICO CARDONA TREMOLS S.L.	2
ISLAND SKY	90,28	Crucero	06/05	FEDERICO CARDONA TREMOLS S.L.	1
ATHENA	160,8	Crucero	07/05	FEDERICO CARDONA TREMOLS S.L.	1
BRAEMAR	195,01	Crucero	09/05	FEDERICO CARDONA TREMOLS S.L.	2
NATHION. GEOGRAFIC	108,62	Investig.	10/05	AGENCIA MELIÀ VIVES	1
SEA CLOUD II	117	Crucero V	14/05	FEDERICO CARDONA TREMOLS S.L.	2



ADRIANA III	103,71	Crucero	22/05	FEDERICO CARDONA TREMOLS S.L.	1
CLIPPER ADVENTURER	100	Crucero	25/05	FEDERICO CARDONA TREMOLS S.L.	1
CORINTHIAN II	90,36	Crucero	28/05	FEDERICO CARDONA TREMOLS S.L.	1
SEABOURN LEGEND	135	Crucero	28/05	BALEARES CONSIGNATARIAS	7
BLEU DE FRANCE	199,66	Crucero	06/06	AGENCIA MELIÀ VIVES	1
SEADREAM I	104,8	Crucero	09/06	BALEARES CONSIGNATARIAS	3
LE PONANT	88,55	Crucero V	13/06	AGENCIA MELIÀ VIVES	4
MINERVA	133	Crucero	14/06	FEDERICO CARDONA TREMOLS S.L.	1
FORTUNY	172	Ro-Pax	16/06	TRANSMEDITERR S.A.	1
BORJA	186	Ro-Pax	20/06	EUROLINEAS MARÍTIMAS	1
COSTA MARINA	174,2	Crucero	28/06	BALEARES CONSIGNATARIAS	1
OCEAN COUNTRESS	163,56	Crucero	28/06	AGÊNCIA MARÍTIMA TRANSHISPANIA	15
FT FOCE	107,34		12/07	AGENCIA MELIÀ VIVES	1
PATRICIA OLIVA	73,6	Fast ferry	26/07	EUROLINEAS MENOR	2
JAUME III	81,15	Fast ferry	09/08	EUROLINEAS MENOR	21
KERGOAT	115	Tanque	12/08	AGENCIA MELIÀ VIVES	2
SILVER WHISPER	186	Crucero	20/08	FEDERICO CARDONA TREMOLS S.L.	1
BREANT	110,5	Ro-Ro	21/08		1
KRISTINA REGINA	99,85	Crucero	01/09	BALEARES CONSIGNATARIAS	1
ROYAL IRIS	142,12	Crucero	07/09	FEDERICO CARDONA TREMOLS S.L.	1
PRINENDAM	204	Crucero	16/09	AGENCIA MELIÀ VIVES	1
SUPERFAST LEVANTE	158	Ro-Ro	18/09	TRANSMEDITERRA S.A.	5
AZAHARA JOURNEY	181	Crucero	25/09	AGENCIA MELIÀ VIVES	1
SAGA ROSE	188,88	Crucero	26/09	FEDERICO CARDONA TREMOLS S.L.	2
NAVARRA	138	Militar	03/10	BALEARES CONSIGNATARIAS	1
MENDEZ NUÑEZ	146,7	Militar	09/10	BALEARES CONSIGNATARIAS	1

ALBATROS	205,46	Crucero	11/10	FEDERICO CARDONA TREMOLS S.L.	1
SICHEM CASTEL	87,5	Tanque	15/10	AGENCIA MELIÀ VIVES	1
SAGA ROSE	188,88	Crucero	22/10	FEDERICO CARDONA TREMOLS S.L.	2
TREFIN ADAM	99,98	Tanque	24/10	AGENCIA MELIÀ VIVES	1
WIND SPIRIT	134,02	Crucero V	05/11	FEDERICO CARDONA TREMOLS S.L.	1
CEMENMAR UNO	81,44	Bulkcarr ier	07/11	AGENCIA MELIÀ VIVES	7
SICHEM SPARROW	92,9	Tanque	30/11	FEDERICO CARDONA TREMOLS S.L.	1
LOUIS MAJESTY	207,26	Crucero	22/12	BALEARES CONSIGNATARIAS	1
<b>TANQUE</b>					92
<b>BULKCARRIERS</b>					25
<b>CRUCEROS</b>					113
<b>RO-PAX</b>					416
<b>RO-RO</b>					92
<b>TOTAL</b>					762

Tabla 2: Buques en Mahón, datos del 01/01/2009 al 01/01/2010

### 5.1. Buques tanque

Los buques tanque que operan en el puerto de Mahón suelen transportar todo tipo de productos derivados del petróleo (como puede ser el caso de Mar Rocío que transporta gasolina) y productos químicos (estos buques con menos frecuencia que los anteriores). En la tabla adjuntada anteriormente<sup>5</sup> se puede ver como uno de los buques que más frecuentaba el puerto de Mahón para el trasiego de combustible era el Mar Rocío, en cambio en la actualidad, se ha sustituido por el Tinerfe, un buque que triplica en capacidad de carga al anterior, lo que supone que haya un menor número de movimientos en la zona de descarga del puerto (donde también se concentran otras actividades) lo que conlleva a un aumento de la seguridad en todo el puerto ya que se disminuye también el trasiego de camiones cisterna.

<sup>5</sup> Datos del año 2009.



Fig. 19: Mar Rocío, 7.149 metros cúbicos.



Fig. 20: Tinerfe, 18.611 metros cúbicos.

Gracias a la inversión para el progreso que dedicó en su día la empresa C.L.H. tanto en la construcción del oleoducto nombrado en apartados anteriores como en la contratación del buque Tinerfe, se pueden constatar una serie de cambios:

Si comparamos desde el primer día que llegó el buque Tinerfe al puerto de Mahón (18 de Abril de 2010) hasta comienzos del mes de Agosto de este mismo año, percibiremos que el número de recalada es inferior, en cambio, si observamos el numero de recaladas que tuvo que realizar el antiguo buque, el Mar Rocío, comprobaremos que como antes había comentado, la reducción ha sido notable. De todas formas, si se profundiza mas en el estudio de las infraestructuras del puerto y después de entrevistarme con distintas personas y sacar una conclusión de lo que han supuesto los duques de alba, he de decir que ha faltado inversión en el puerto desde mi punto de

vista. Lo que supuso un gran avance fue la inversión en el aeropuerto (donde están colocados los tanques de almacenamiento) y en su transporte por oleoducto del puerto hasta ellos. Lo que se ha querido magnificar ha sido el impacto de la incorporación del Tinerfe, pero en realidad, el buque no ha supuesto un gran cambio. Esto es debido a que el antiguo buque, el Mar Rocío, tenía una capacidad menor y por lo tanto también un menor calado (5,3 m.) lo que permitía que este viniese con los tanques al completo. En cambio, el Tinerfe, triplica en capacidad, pero tiene un calado de 9,2 metros lo que provoca que no pueda venir “a full” a la rada mahonesa. Aparte de esto, la limitación que tienen estos buques en el puerto de Mahón en cuanto a distancia de agua bajo quilla es de 1,5 metros, que si se lo restamos al calado que son 8 en esa zona, nos resulta que el Tinerfe solo puede venir con un calado de 6,5 lo que no supone un cambio de capacidad tan enorme, ya que este último viene a el 60% de su capacidad.

Lo que tampoco ha supuesto un gran cambio ha sido el número de buques con productos derivados del petróleo que visitan este puerto, debido a que anteriormente, venia tres: Uno de CLH y dos que van fletados según el coste del servicio por la empresa GESA para la generación de electricidad. Se creía anteriormente que estos tres buques se reducirían con la incorporación del Tinerfe, pero éste no transporta gasoil que es lo que consume la planta generadora, por lo que los tres buques se mantienen con las limitaciones que ello conlleva cada vez que amarran en rada mahonesa<sup>6</sup>

Posteriormente encontramos los Sicheu, que no amarran con mucha frecuencia en la rada y que se dedican a transportar productos químicos.

## **5.2. Bulk Carriers / Carga general**

Los buques tipo Bulkcarriers no son muy numerosos en el puerto de Mahón ya que las mercancías de esta índole tampoco lo son. Sobre todo encontramos buques cementeros de la compañía CEMEX como los Cemenmar los cuales se dedican a transportar el cemento desde la fábrica situada en Lloseta (Mallorca) a los silos situados tanto en Ibiza, como en Mahón, alternando sus rutas ( Mallorca-Mahón-Eivissa o viceversa). Como veremos en apartados posteriores, se ha notado la disminución de la

---

<sup>6</sup> No puede haber ningún buque amarrado en un radio de 150 metros ni se puede realizar ninguna maniobra que entre en este radio (cosa que no siempre se cumple vulnerando así la seguridad del puerto.).

importación de cemento debido a la crisis del sector de la construcción por lo que en los años, ha disminuido en relación con la bajada de la construcción el número de cementeros que han ido llegando al puerto.

Otro tipo de buques de Carga general o Bulkcarriers es el Playa de Alcudia que recalca pocas veces en el puerto con la finalidad de transportar áridos para las canteras.



Fig. 21: Buques Playa de Alcudia y Cemenmar.

### 5.3. *Buques de pasaje*

Como buques de pasaje consideraré a los pocos fast ferry que solo llevan pasaje (y poca carga) y sobre todo a los cruceros que recalcan en el puerto de Mahón. Existen dos tipos de fast ferry que podremos encontrar tanto en los puertos de las Baleares (trafico interislas) o en el trafico con la península, principalmente con Barcelona. Estos dos tipos son los catamaranes tipo Patricia Oliva de la compañía balearia o los Fast ferries puros como el Ramón Llull también de esta misma compañía.

Concretamente, este último, tiene capacidad por su reducido tamaño para operar en el puerto de Ciutadella, pero por una avería (algunos dudan de la veracidad de esta información) se ha dedicado a cambiar la ruta en estos últimos meses de verano teniendo como puerto de acogida el de Mahón, lo que ha provocado la indignación de muchos pasajeros.

En cuanto a los cruceros, como comentaré en apartados siguientes, los que nos visitan son más bien de tamaño mediano, llegando a ser el de mayor eslora en 2009 el Louis Majesty con 207 metros de eslora. Estos, suelen proceder anteriormente de

puertos de Francia, Italia, de las mismas Baleares o hasta alguno desde Túnez, lo que nos indica que todas las rutas en las que se haya como escala el puerto de Mahón son rutas que se centran en la parte más occidental del Mediterráneo.



Fig. 22: Louis Majesty.

#### **5.4. Buques RO-PAX (ferryes)**

En este momento llegamos al punto más interesante de este apartado, ya que cabe resaltar el cambio de tráfico que se ha ido produciendo en el puerto de Mahón a medida que han ido pasando los años. El buque mixto o Ro-Pax es la gran solución para todas las navieras, ya que el mercado marítimo actual de las islas, digámoslo de esta manera, no puede ser absorbido por los pasajeros que vienen a lo largo del año, o lo que es lo mismo, hay demasiados buques para tan pocos pasajeros (excepto en temporada alta y fechas señaladas). Debido a este motivo, lo que han optado por hacer las compañías es tener más carga en espera y no enviar tantos buques como enviaban anteriormente, sino que economizar los viajes para así, mandar menos buques que los de antes, pero todos llenos. En esto ha influido también el concepto del buque que ahora nos ocupa, ya que permite, que en el caso de que no haya muchos pasajeros que transportar, disponer del ingreso seguro que suponen las bodegas llenas de productos de primera necesidad y que requiera la isla (recordemos que el puerto de Mahón es la puerta principal de entrada de mercancías de la isla).

Entrevistando a la responsable de una consignataria del puerto, me resumió todo esto diciendo: “Si en tiempos de bonanza económica venían cuatro barcos medio llenos, en estos tiempos que corren, vienen dos pero llenos”. Todo esto lo pueden demostrar los datos de la tabla adjuntada anteriormente la cual refleja que el tráfico de Ro-Pax es el más importante que absorbe el puerto de Mahón y por el que se quieren y se deben hacer nuevas infraestructuras como explanadas para la descarga y estaciones para el desembarco de vehículos y pasajeros. Todos estos servicios proceden principalmente siempre de los mismos puertos: Barcelona, Palma, Alcudia y Valencia.



Fig. 23: Buque Sorolla en el puerto de Mahón.

### **5.5. RO-RO, Portacontenedores**

El tráfico Ro-Ro puro más importante que registra el puerto es el que lleva a cabo el buque Clipper Racer, que tiene tres servicios semanales entre Barcelona y Mahón. Este tráfico ha ido disminuyendo con la entrada en el mercado y la potenciación como antes he comentado del tipo Ro-Pax.

\*

Anteriormente, en el puerto de Mahón, las compañías que operaban, disponían de dos tipos de buques, los de pasaje (que transportaban casi un 100% de pasajeros y cuatro o cinco camiones) y los de carga, generalmente Roll-On que se dedicaban a transportar las bateas, camiones y los contenedores. Todo esto cambió ya que los armadores vieron más sostenible el modelo de rentabilizar recursos e introducir en el mercado de las islas con la península el modelo antes comentado, el Ro-pax, lo que hizo que disminuyese la tripulación y la mano de obra, propiciando así la disminución de buques Ro-Ro.





Fig. 24: Clipper Racer.

## **6) TRAFICO DE CRUCEROS EN EL PUERTO DE MAHÓN**

Las ventajas y los beneficios que los cruceros producen a los organismos de gestión de los puertos, a las empresas de servicios, suministros portuarios y a las ciudades y los territorios que visitan los pasajeros están derivando en que cada vez más ciudades portuarias se planifiquen y se esfuercen por atraer este moderno tráfico marítimo. En este sentido hay un doble fenómeno que se produce en muchos lugares: por un lado, crece una cierta competencia entre ciudades por atraer un mayor número de cruceros; por otra parte, es necesario una cierta coordinación y complementariedad entre puertos puesto que lo que ofrecen los armadores y los mayoristas del turismo no es la visita a un puerto sino una ruta que abraza diferentes puertos próximos.

El puerto de Mahón es uno de los puertos naturales más grandes, de belleza más reconocida y con mayor patrimonio histórico del Mediterráneo occidental. Tanto la parte más vinculada al puerto y las calas, como la urbana de los dos municipios presentes (Mahón y Es Castell) ofrecen multitud de elementos de atracción para el turismo de cruceros. El puerto, las ciudades y la isla de Menorca pueden ofrecer unos elementos característicos, originales y especiales que los cruceristas sólo encontrarán en esta base o escala.

Los espacios naturales, el patrimonio arquitectónico histórico, la calidad y originalidad de la trama urbana y su arquitectura, algunos equipamientos culturales y algunos productos comerciales son los elementos que se pueden promocionar desde las administraciones y desde los sectores privados interesados en el desarrollo de los cruceros. Ninguna otra ciudad portuaria del entorno y de las rutas del Mediterráneo occidental puede ofrecer algunos de estos elementos característicos de Mahón y de Menorca. En este sentido, la cuestión más básica para la atracción de los cruceros, es el disponer de elementos suficientes, ofertas originales y de calidad en el puerto, en la ciudad y en el territorio próximo, en lo que se debería esforzar Mahón.

El puerto y la ciudad de Mahón (y por extensión todo Menorca) se encuentra geográficamente en el centro del área marítima de mayor número de cruceros de toda Europa y probablemente la segunda de todo el mundo: la Mediterránea occidental.

Los dos puertos más grandes y más próximos, Barcelona y Palma, son los más importantes del Mediterráneo y de toda Europa en número total de pasajeros y en cruceros de base.

En torno a Mahón se encuentran los principales puertos europeos para cruceros: Malta, Nápoles, Civitavecchia, Génova, además de Barcelona y Palma. Con todos ellos, Mahón puede formar parte como puerto de escala de las rutas que ofrecen las grandes compañías navieras y los grandes operadores.

Calidad, originalidad, novedad de los elementos que puede ofrecer la visita en Mahón y Menorca, por un lado y, situación geográfica privilegiada en medio del área marítima con mayor densidad de cruceros de Europa, configuran unas condiciones muy favorables por el crecimiento de los cruceros en los próximos años.

### **6.1. Clasificación del puerto de Mahón.**

Los puertos de una ruta se clasifican en:

#### **1.- PUERTO BASE**

Aquel desde dónde sale el barco y dónde generalmente también tiene la llegada prevista.

#### **CONDICIONES**

##### *a) En las infraestructuras aeroportuarias*

- Existencia de suficientes conexiones aéreas internacionales
- Coste reducido y competitivo.
- Frecuencia suficiente en las conexiones más importantes.
- Capacidad adecuada para recibir casi simultáneamente varios vuelos.

##### *b) En las infraestructuras portuarias*

- Terminal adecuada para el embarque (check-in) y desembarque.
- Existencia de Aduana para el embarque y desembarque en las conexiones internacionales.

- Servicios de manipulación (handling) del equipaje. Posibilidad de conexión directa con el aeropuerto.
- Nivel alto de seguridad del barco, de los pasajeros y del equipaje.
- Tarifas portuarias competitivas.
- Buenos accesos terrestres y aparcamientos para taxis y autobuses.
- Existencia de servicios de prácticos y remolcadores.

*c) En el centro urbano*

- Interés turístico.
- Seguridad ciudadana.
- Oferta cultural atractiva
- Oferta hotelera de alto nivel (existencia hoteles 3, 4, 5 estrellas)
- Disponibilidad de transporte (autobuses para excursiones y taxis).

*d) Características de gestión de servicios (en las infraestructuras portuarias y aeroportuarias y en la ciudad)*

- Capacidad organizativa y de toma de decisiones.
- Recursos financieros suficientes.
- Elevado grado de integración entre los agentes turísticos y los agentes de los cruceros.
- Promoción turística conjunta de todos los agentes en materia de cruceros.

Un gran puerto base en las Baleares es el puerto de Palma de Mallorca debido, sobre todo, a una gran capacidad de transporte y comunicación vía aérea con diferentes países de alrededor del Mundo gracias a su gran aeropuerto.

## **2.- PUERTO DE ESCALA**

Aquel dónde hace escala, generalmente durante un día el crucero. Normalmente el buque navega por la noche y aprovecha la luz del día para las visitas a los puertos de escala.

En el puerto base el barco se mantiene entre el día de finalización de una ruta o viaje y el día en que debe empezar otra travesía. Es dónde embarcan los pasajeros y dónde habitualmente recibe todos los suministros y deja los residuos.

### **CONDICIONES**

#### *a) Operadores terrestres*

- Disponer de dotación suficiente de guías turísticos (diferentes idiomas).
- Existencia de paquetes turísticos con excursiones diversas.

#### *b) En las infraestructuras portuarias*

- Lugares para atracar (y en casos excepcionales) fondear.
- Servicios mínimos para los buques y sus pasajeros.
- Tarifas portuarias asequibles.
- Buen acceso.
- Disponibilidad de transporte público.
- Proximidad o facilidad de acceso al centro urbano desde el puerto.
- Existencia de áreas comerciales próximas.
- Información turística específica.
- Lugares históricos interesantes para visitar y transporte que llegue hasta ellas.
- Contacto con la natura (reservas naturales, playas no urbanizadas...).
- Manifestaciones folklóricas. Con respecto a los puertos de escala se valora mucho más el atractivo turístico de la ciudad y menos las infraestructuras portuarias y aeroportuarias.

El puerto de Mahón, siguiendo con los requisitos más arriba comentados, es considerado en la mayoría de los casos como puerto de escala, teniendo una serie de encantos que producen que, pese a su falta de infraestructuras para recibir pasaje, siga siendo un puerto muy elegido por pequeños cruceros de gran nivel.

Algunos capitanes de cruceros suelen decir que la pequeña dificultad de la bocana debido a su estrechez es compensada plenamente por las vistas que regala a los clientes del crucero el segundo puerto natural más grande de Europa.

## **6.2. *Repercusiones del tráfico de cruceros para el puerto y la ciudad.***

La oferta de cruceros y de rutas se está diversificando y especializando. En las publicidades específicas de cada ruta, las empresas de cruceros anuncian las características del barco, los servicios que ofrecen para cada tipo de público y describen los elementos más interesantes que pueden visitarse en las escalas.

Este hecho propicia que se incorporen a las rutas buques más pequeños que pueden dar cabida a un menor número de pasajeros, pero con la ventaja de juntar a toda una clase de turistas con gustos e intenciones comunes para realizar en el crucero, lo que provoca que satisfacer a todos los clientes sea más fácil. En este sentido, en la especialización de muchos cruceros, Mahón y Menorca pueden encontrar un segmento muy importante del mercado en la oferta cultural y de espacios naturales. En unas rutas del Mediterráneo occidental cada vez más frecuentadas y con unas escalas tradicionales (generalmente de grandes ciudades y centros turísticos) más conocidas, se están buscando nuevos puertos de escala con unas características diferentes. Ciudades del encanto y la calidad de Mahón y territorios como los de la isla de Menorca pueden tener una importante demanda en el futuro.

## **6.3. *Ventajas e inconvenientes de ser un puerto de escala***

### **a) Ventajas:**

- Prestigio para el puerto.
- Tráfico que necesita poca inversión (explanada para autocares).

- Buen negocio para los servicios portuarios de prácticos, amarradores y remolcadores (servicios indirectos).
- Incremento de ingresos hacia el puerto por las tarifas de los cruceros en tránsito.
- Complemento para las instalaciones de pasajeros no saturadas (generalmente se utilizan pocas horas al día).

**b) Inconvenientes:**

- En puertos pequeños los esfuerzos para conseguir cruceros no compensan con los ingresos que comportan.
- En puertos pequeños hay competencia por las líneas de amarre entre los barcos comerciales y los cruceros.
- Los cruceros son un tráfico estacional (generalmente al Mediterráneo entre abril y octubre).

Desde un punto de vista económico dominan las ventajas:

El comercio de la ciudad se beneficia. Cuando se ha potenciado este comercio entre los cruceros se calculaban en el año 2001 unos gastos medios de 15.000 - 20.000 pesetas por pasajero y unas 5.000 - 10.000 pesetas por tripulante. Las escalas o el inicio de los cruceros en una ciudad suponen la posibilidad de que los pasajeros vuelvan a pasar unas vacaciones. Se benefician también los territorios próximos a la ciudad que pueden ser visitados en las excursiones. Es un turismo estacional, pero menos que el de playa, puesto que en el Mediterráneo los cruceros se distribuyen de forma muy regular entre abril y octubre. Parte de la promoción de la ciudad y el territorio es realizada por los armadores, tour operadores, las Autoridades Portuarias. Incluso desde el punto de vista ambiental, el turismo de cruceros tiene muy bajo impacto porque no consume territorio (urbanizaciones, apartamentos, hoteles) ni demasiados recursos escasos y, en general, tampoco genera desechos en los lugares que visita.



#### **6.4. Tipos de cruceros que operan en el puerto de Mahón.**

##### **Cruceros de tipo A:**

Se trata de barcos grandes, que traen un número de pasajeros entre 1000 y 2000, con todo un abanico de categorías de alojamiento a escoger, incluidas las de lujo, pero dónde dominan las más económicas. En el periodo de julio a octubre han sido un total de 7 barcos de este tipo que han realizado 36 visitas al puerto de Mahón, o sea un 43 % del total. Han traído en total 51.252 cruceristas, que son un 77 % del total.

##### **Cruceros de tipo B:**

En este caso los barcos son más pequeños, siempre con menos de 1000 pasajeros y son más bien de nivel económico elevado.

Como conclusión podríamos afirmar que los cruceros de tipos B se corresponden con un mayor poder adquisitivo de sus pasajeros. Estos son más mayores, de nacionalidades más diversas, buscan la máxima comodidad y son más repetidores en este tipo de turismo. Se trata también de barcos más pequeños y que por lo tanto no sufren tanto las restricciones de un puerto natural como el de Mahón. Por otra parte, se ve claramente que los cruceros de tipos A constituyen un producto turístico de masas muy rígido, que está en manos de grandes compañías mayoristas. El producto en cuestión tiene como elementos que lo definen:

- Va dirigido casi exclusivamente al mercado británico
- El paquete incluye el viaje en avión en Palma de Mallorca, puerto base
- Se proponen cruceros de una semana, pero se ofrece, la posibilidad de una segunda semana, ya sea en otro crucero o en un hotel en Mallorca

Visitar diferentes lugares aparece como la razón más importante para hacer un crucero de este tipo pero, en cambio, el puerto de Mahón no es una escala que sea

especialmente mencionada como motivo de elección de un crucero. Este último elemento hace especialmente difícil poder influir en las decisiones de estas compañías por mejorar las externalidades positivas de su actividad económica. Lo que resulta evidente es que cualquier estrategia local en relación al turismo de cruceros que llega a Mahón, deberá tener en cuenta estas características diferenciales de uno y otros cruceros y proponer medidas consecuentes con esta realidad para atraer este tipo de cruceristas a nuestro puerto.

Como podemos observar en tablas anteriores, ningún crucero supera con creces los 200 metros de eslora, por lo cual podemos decir que en el caso del puerto de Mahón no recalán grandes cruceros, en cambio es un puerto muy dado por sus características a la recalada de cruceros de vela. Estamos de acuerdo y las graficas nos enseñan que el puerto de Mahón recibe un número inferior de cruceristas que los otros dos puertos de las Baleares, pero al menos nos queda el consuelo de que son cruceristas con un poder económico mayor, ya que viajan en cruceros más pequeños y exclusivos que el típico turista de crucero de masas, por tanto, el primero tiene una mayor autonomía y no realiza tantas excursiones programadas.

## 6.5. El puerto de Mahón en las Baleares.

En los últimos años, el tráfico de cruceros en el puerto de Mahón se estaba consolidando como una buena opción de desarrollo económico y turístico, pero como se podrá ver en las graficas adjuntas a continuación, el desarrollo de esta actividad se está viendo reforzado en todos los puertos de Baleares menos en el que a nosotros nos ocupa.

<b>PALMA</b>					
<b>ENERO09</b>	<b>FEBRERO09</b>	<b>MARZO09</b>	<b>ABRIL09</b>	<b>MAYO09</b>	<b>JUNIO09</b>
10.730	4.629	27.522	68.352	124.087	129.286
<b>ENERO10</b>	<b>FEBRERO10</b>	<b>MARZO10</b>	<b>ABRIL10</b>	<b>MAYO10</b>	<b>JUNIO10</b>
14.421	12.339	32.101	118.496	145.861	151.688

Tabla 3: Numero de cruceristas por meses en Palma.

<b>EIVISSA</b>					
<b>ENERO09</b>	<b>FEBRERO09</b>	<b>MARZO09</b>	<b>ABRIL09</b>	<b>MAYO09</b>	<b>JUNIO09</b>
0	0	1.087	7.191	26.232	15.630
<b>ENERO10</b>	<b>FEBRERO10</b>	<b>MARZO10</b>	<b>ABRIL10</b>	<b>MAYO10</b>	<b>JUNIO10</b>
0	0	0	9.506	15.817	27.647

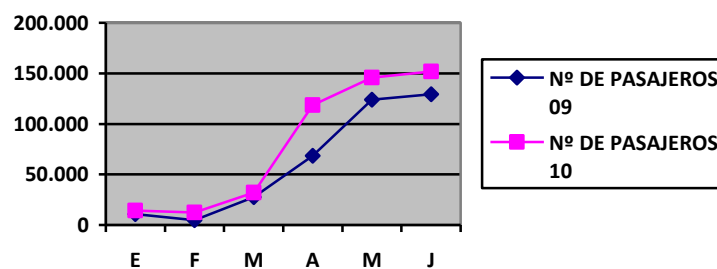
Tabla 4: Numero de cruceristas por meses en Eivissa.

<b>MAHÓN</b>					
<b>ENERO09</b>	<b>FEBRERO09</b>	<b>MARZO09</b>	<b>ABRIL09</b>	<b>MAYO09</b>	<b>JUNIO09</b>
1.180	0	0	10.071	10.518	11.254
<b>ENERO10</b>	<b>FEBRERO10</b>	<b>MARZO10</b>	<b>ABRIL10</b>	<b>MAYO10</b>	<b>JUNIO10</b>
0	0	0	4.117	7.121	8.627

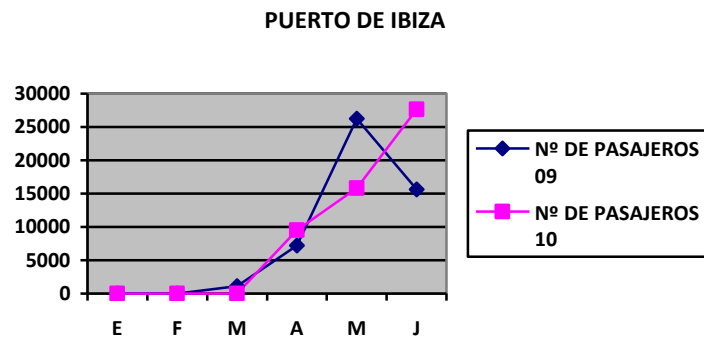
Tabla 5: Numero de cruceristas por meses en Mahón.

Como se puede apreciar en estas tablas, el puerto de Mahón es el que posee los datos más negativos, todo esto debido a sus instalaciones en comparación con las renovadas y especializadas situadas en los dos otros puertos de las Baleares.

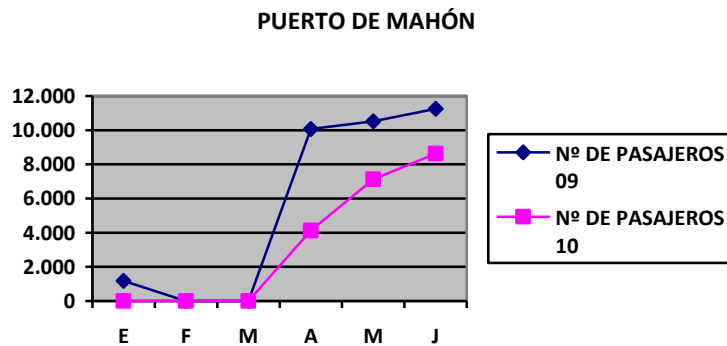
#### PUERTO DE PALMA



Gráfica 1: Cruceristas puerto de Palma. Fuente: A.P.B.



Gráfica 2: Cruceiros puerto de Ibiza. Fuente: A.P.B.



Gráfica 3: Cruceiros puerto de Mahón. Fuente: A.P.B.

<b>Escalas del 01/01/10 al 01/09/10</b>	46
<b>Escalas del 01/01/09 al 01/09/09</b>	66
<b>Variación</b>	30,3%

Tabla 6: Variación de cruceiros.

Últimamente se viene comentando en diversos medios de comunicación que durante este periodo del año (verano del 2010) ha habido una disminución sustancial del número de cruceiros que han desembarcado en el puerto de Mahón en comparación con años atrás, variación, que como vemos en las gráficas anteriores no es común en todos los puertos de las Baleares.

Como se puede ver en las gráficas y por todos los datos antes comentados, el puerto de Mahón percibe un número inferior de cruceiros en comparación a los que reciben sus puertos vecinos. Algunos expertos en el sector achacan esta disminución a

distintas causas, entre ellas la de un boicot por parte de las autoridades locales desviando las inversiones que deberían ser para infraestructuras en el puerto de Mahón, para los dos otros puertos de las Baleares. Realmente, y después de irme entrevistando con las diferentes partes implicadas<sup>7</sup> y de que estas me hayan dado sus puntos de vista, he llegado a la conclusión de que el puerto de Mahón, como he dicho antes se tiene que especializar en el tráfico de cruceros de tamaño medio. Todo esto se debe, como he dicho en otros apartados a la limitación que sufre el puerto de Mahón a nivel de maniobra de los buques. Según capitanes de grandes cruceros que deberían recalar en el puerto, este, ha sido bautizado como una “ratonera” ya que una vez un gran buque entra a puerto puede no tener complicaciones, pero una vez dentro, si se levanta un poco de viento puede ser que este no pueda abandonar la rada debido a su gran obra muerta y al abatimiento que sufriría. Este hecho para las compañías de cruceros supondría un gran gasto económico ya que no permitiría el cumplimiento de sus escalas teniendo que replantear la ruta y por lo tanto privar a los clientes de una oferta ya cerrada en el contrato entre ambos. Como dirían muchos, más vale prevenir que curar, y si el puerto de Mahón es un destino poco fiable, mejor elegir otra isla y otro puerto que les pueda asegurar que el buque tenga la capacidad operativa de entrar y salir sin que el atraque, desatraque y salida supongan ningún contratiempo adicional a tener en cuenta.

---

<sup>7</sup> Me he entrevistado con la responsable de una de las consignatarias más importantes, con el Capitán de puerto y con el representante en Mahón de la Autoridad Portuaria de les Illes Balears.

## 7) **NÁUTICA DEPORTIVA Y EL TRANSITO DE EMBARCACIONES**

Como sabemos en un puerto se concentran muchas actividades que hacen que este se convierta en una pequeña ciudad con identidad propia. Una de estas actividades que cada día cobra más importancia en todos los puertos y en especial en el de Mahón es el sector de la náutica deportiva. Tal y como las condiciones naturales del puerto no son las ideales para según qué tráficos comerciales desarrollados también en el puerto, este es ideal para las embarcaciones de recreo, que desde tiempos inmemoriales han encontrado refugio y servicio en el puerto de Mahón.

Este turismo acapara también un trozo del “pastel” que no podemos pasar por alto ya que aporta también una gran inversión y una gran demanda en el puerto que nos atañe. Este tipo de turismo, suele ser un turismo de calidad, que a diferencia del turismo del todo incluido, consume en los establecimientos de la ciudad, no repara en gastos y sobre todo, activa la economía del puerto y de Mahón en general.

En este apartado localizaré las diferentes marinas deportivas que se hallan en el puerto de Mahón analizando las tarifas de las que disponen y comparándolas con las de otros puertos deportivos con la finalidad de constatar que se ajustan a la demanda del mercado sin ser excesivas, ya que también, un elevado coste de las tarifas puede ser la perdición o causar el enfado y la consiguiente mala imagen de un puerto.

Mucha gente podrá creer que el mundo de la náutica de recreo es un mundo muy elitista donde reinan las fortunas, los mega yates y los grandes veleros de diseño, pero la realidad es que este mundo está plagado también de familias que llevan ahorrando toda una vida para poderse comprar un velero de 48 metros cuadrados y disfrutar de una semana en familia navegando por las Islas Baleares. Para todos los públicos pues, debe haber una oferta que dé respuesta a la demanda de cada uno de estos dos subsectores dentro de la náutica de recreo.

### ***7.1. Empresas y tarifas existentes en el puerto***

Las marinas deportivas que reinan principalmente en Mahón son:

- Marina Deportiva Menorca.
- Marina Estrella Menorca.
- Ocibar S’Altra Banda.
- Marina Port Mahón.

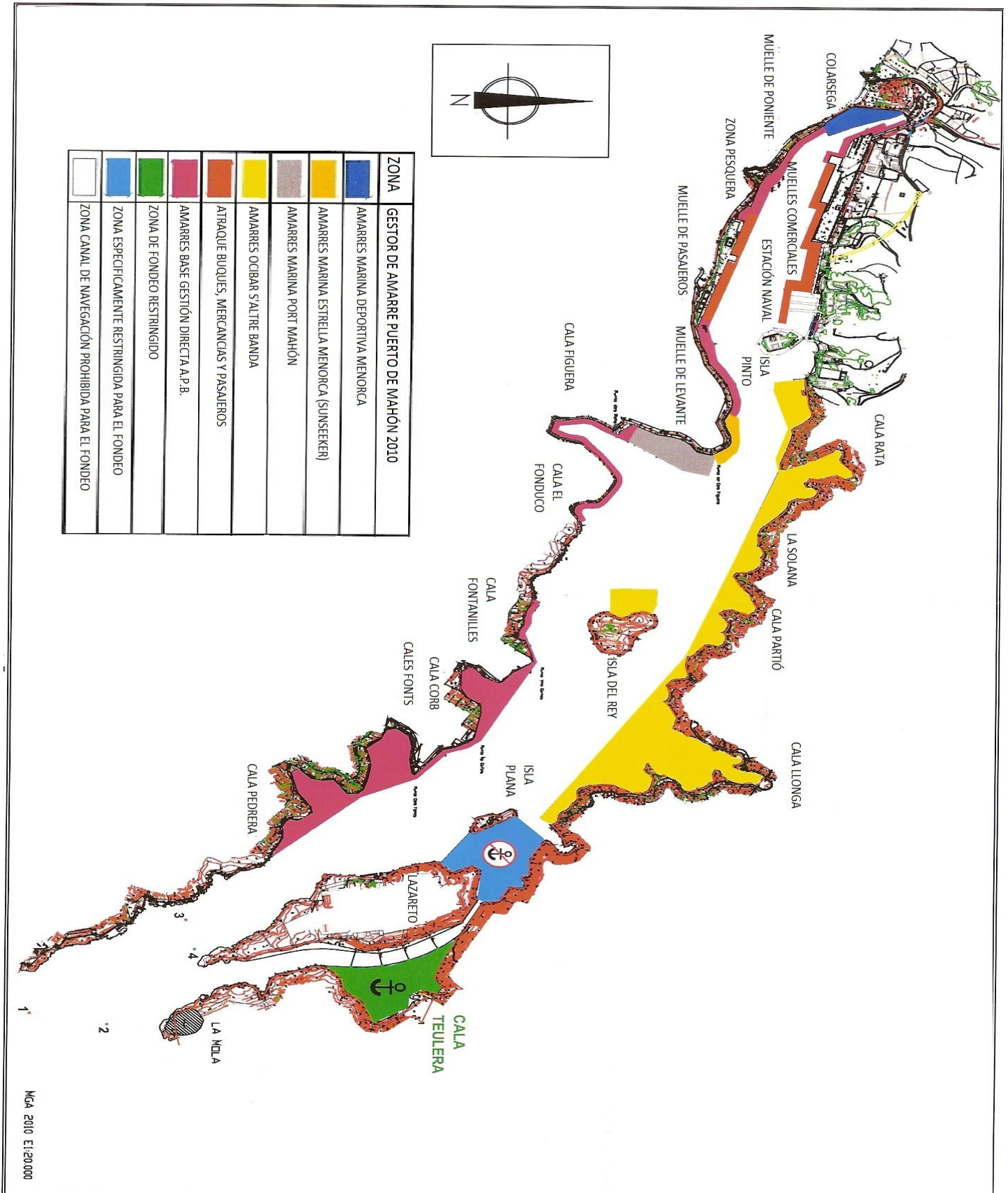


Fig. 25: Marinas en el puerto de Mahón. Fuente: A.P.B.



Hace unos años, se cambiaron las concesiones por parte de autoridad portuaria produciéndose una renovación y una nueva adjudicación que daba un paso hacia la privatización absoluta del sector náutico en el puerto debido a que las dos empresas ganadoras de los respectivos concursos propuestos son dos gigantes del sector que ya disponen con otras marinas tanto a nivel de las Islas Baleares como a nivel de la Península. Este hecho ha provocado una privatización y un desembolso cuantitativo por parte de los inversores, los cuales han optado por realizar ofertas de amarres base a precios asequibles para los navegantes locales, pero en cambio han decidido amortizar el negocio subiendo las tarifas antes existentes para paliar la gran inversión que se ha realizado.

En el caso de la empresa OCIBAR, su concurso ganó (con polémica institucional incluida) a otros proyectos también interesantes entre los que se encontraba el de la antigua empresa que gestionaba la zona, Ribera del puerto S.A., esta se encargaba de todas las instalaciones de la ribera norte del puerto y disponía de unos precios mucho más asequibles que los que hay actualmente. Esto era debido, cabe decirlo, a la oferta de unos servicios que podrían haber dado una mayor comodidad al cliente, pero de todas formas, iban destinados a un turismo náutico más familiar. En ese momento todo estaba equilibrado, ya que los precios sí se correspondían con el servicio que se ofrecía sin ser excesivos. La empresa no estaba dispuesta a hacer grandes inversiones, ya que preveía que pronto se le acabaría la concesión, por lo cual no pretendía añadir nuevos servicios si en unos años no iba a continuar siendo la gestora de los amarres.

En el momento en el que la empresa OCIBAR cogió las riendas del proyecto (con unos beneficios anuales para A.P.B. que rondan el millón de euros) se tenían que hacer reformas, y por lo tanto subir los precios. OCIBAR se ha dedicado a construir una serie de 3 pantalanes nuevos, y mejorar y acondicionar la ribera norte del puerto, ahora sí, adecuando también los precios.


En la otra cara de la moneda estaba el Club Marítimo de Mahón, un club social, el de toda la vida, que se dedicaba a gestionar los amarres entre el muelle de Levante y el Fonduco. Sus instalaciones tenían precios sociales para los socios y cabe decirlo, altos precios para las embarcaciones de tránsito, lo cual provocaba que en su zona se agrupasen grandes yates y embarcaciones con altos presupuestos. La situación del Club Marítimo fue parecida a la de Ribera del puerto, pero en este caso la concesión fue ganada por TRAPSA y las reformas y las subidas de precio también se sucedieron.

Es una lástima, que analizando y viendo el estado que hoy, a principios de Agosto de 2010 ofrecen los amarres del puerto de Mahón ( a medio llenar) deba plantearme si estas empresas antes mencionadas están favoreciendo el turismo en Menorca. Seguidamente, expondré una relación de precios de amarres de diferentes puertos con renombre como el puerto deportivo de Hercules en Mónaco o simplemente el del “Port Olímpic” de Barcelona, cuyos precios me hacen reflexionar y entender porque se quejan los clientes del abuso que se está cometiendo en el puerto de Mahón.

### TARIFAS PUERTO OLÍMPICO DE BARCELONA

TARIFAS - TARIFES - TARIFF 2010

AMARRES / AMARRADORS / BERTHS									
TIPOS / TIPUS / SIZE	(m)	7 x 2,75	8 x 3	10 x 3,5	12 x 4	15 x 4,5	20 x 5,5	25 x 6	30 x 8
MENSUAL / MONTHLY	€	175,00	215,00	280,00	365,00	450,00	725,00	950,00	1.300,00
Estada mínima de 2 meses / Estancia mínima de 2 meses / Minimum stay two months									
consums mínims d'aigua i electricitat inclosos / consumos mínimos de agua i electricidad incluidos / minimum use of water and electricity included electricitat / electricidad / electricity 0,15 Euros / U.M.C. · aigua / agua / water 3,5 Euros / U.M.C.									
TARIFA DIARIA / PER DAY	€	de Junio a Septiembre/ de juny a setembre/ from June to September					0,90 €/m <sup>2</sup>		
	€	de Octubre a Mayo/ d'octubre a maig/ from October to May					0,55 €/m <sup>2</sup>		
Electricidad / Electricitat / Electricity 0,13 €/m <sup>2</sup>									
Los pagos se efectuarán por anticipado antes del día 10 de cada mes / Els pagaments es faran per avançat abans del dia 10 de cada mes / Payment due before 10th month									
VARADERO / ESCAR / BOAT YARD									
MOVIMIENTO / MOVIMENT / MOVEMENT	"TRAVEL-LIFT" / GRUA	7,00 €/m. eslora/length							
REMOLQUE INTERIOR / REMOLC / TOWAGE		3,00 €/m. eslora/length							
TARIFA DIARIA / PER DAY		0,70 €/m <sup>2</sup>							



**PORT OLÍMPIC DE BARCELONA, S.A.**  
Port Olímpic de Barcelona, S.A.

I.V.A. no inclòid

I.V.A. no inclòs

V.A.T. not included

Fig. 26: Tarifas Port Olímpic de Barcelona. Fuente: Web Port Olímpic.

El precio para una embarcación de 48 metros cuadrados por día: 50 €.

Todo esto se ve acentuado por la imposibilidad de fondear en la rada menorquina, lo que provoca que todos los usuarios que llegan al puerto con la intención de realizar una recalada no muy elevada en precio, se ven obligados a pagar el amarre o a esperar a que se haga de noche para fondear en algún rincón y zarpar bien empezada la mañana.

### **TARIFAS EN EL PUERTO HERCULES (MÓNACO)**

<b>HERCULES</b>					
<b>Largo en metros</b>		<b>Por día</b>		<b>Por mes</b>	
Más de	Menos de	Temporada baja	Temporada alta	Temporada baja	Temporada Alta
	4,50	32	67	250	1 331
4,50	5,50	32	67	325	1 331
5,50	6,50	32	67	438	1 331
6,50	7,50	34	67	565	1 331
7,50	8,50	35	67	581	1 331
8,50	9,50	36	69	703	1 371
9,50	10,50	39	71	761	1 410
10,50	11,50	42	73	799	1 450
11,50	12,50	45	76	856	1 510
12,50	14,00	52	80	842	1 589
14,00	15,00	57	92	862	1 837

Tabla 7: Tarifas puerto Hercules en Mónaco. Fuente: Web puerto Hercules.

El precio para una embarcación de 48 metros cuadrados por día: 76 €.

### **TARIFAS EN EL PUERTO DE MAHÓN**

#### **MARINA MAHÓN**

<b>Euros/m2/día</b>	<b>T. BAJA</b>	<b>T.ALTA</b>
<b>TRANSITOS</b>	<b>0,50 €</b>	<b>2,46 €</b>

Tabla 8: Tarifas Marina Mahón. Fuente: Marina Mahón.

En esta marina del puerto de Mahón el coste para una embarcación de 48 metros cuadrados sería de 136,97 euros por día y en la marina gestionada por OCIBAR el coste sería de 90 euros.

Después de observar los datos reflejados en las tablas anteriores se puede deducir que en Mahón los precios se hallan por encima de las posibilidades del puerto siendo en consiguiente abusivos.

En mi opinión, es normal que los turistas decidan cada vez menos visitar el puerto de Mahón con las consecuencias económicas que esto conlleva:

- Actualmente más de 50 locales en el puerto de Mahón permanecen cerrados.
- La temporada turística se ha reducido a un solo mes.
- Descontento de los clientes en relación calidad-precio.

## **7.2. *Nuevo varadero en la zona del Cos Nou.***

Una de las infraestructuras que ayuda a todo el mercado de la náutica de recreo en cualquier puerto y que también tiene una relevancia notoria en el ámbito de las instalaciones portuarias, es un varadero para embarcaciones de 5 a 30 metros.

Actualmente el varadero existente en el puerto de Mahón, situado en la zona del Cos Nou ocupa una pequeña parcela y en cuanto a la organización y a las empresas existentes deja mucho que desear, ya que no existe solo una gestora que opere en el, lo cual provoca que no haya una buena organización y un buen control de las operaciones en la zona.

Desde Autoridad Portuaria se aprobó recientemente el pliego del concurso para una zona de reparación y mantenimiento de embarcaciones en el muelle de Cos Nou para convocar un concurso para la ampliación y gestión de este espacio por una empresa privada.

El objeto del concurso es la explotación durante un máximo de 25 años de una superficie total de 36.781 m<sup>2</sup>, de los cuales 29.768 m<sup>2</sup> son de superficie de tierra y 7.013 m<sup>2</sup> de espejo de agua, que comprenderá la prestación de servicios diversos relacionados con el sector de la reparación de embarcaciones de recreo.

Esta iniciativa privada supondrá que el puerto de Mahón establezca un enclave muy competitivo en las baleares en cuanto a reparación de este tipo de embarcaciones ya que anteriormente, esta zona era mucho más pequeña y solo disponía de un traverlift de 50 Tn., en cambio las instalaciones mínimas para la explotación de la nueva zona serán:

- Travelift de 150 Tn.
- Nave para talleres.
- Edificio de servicio para los trabajadores.
- Foso para grandes veleros.

Esta nueva infraestructura será una inyección económica para el sector de la náutica de recreo y una fuente de trabajo importante para el puerto, ya que creará 150 nuevos empleos especializados en la náutica deportiva.



Fig. 27: Detalle zona nuevo varadero en Mahón. Fuente: A.P.B. y modificada por el autor.

En la fotografía anterior, la zona amarilla es el antiguo varadero del puerto, en cambio, la zona coloreada con rojo son las nuevas adquisiciones de terrenos donde van a ir instalados el edificio principal y los talleres de la nueva empresa, la cual se encargará de gestionar la totalidad del espacio, proporcionándole así un orden ahora inexistente.

Con estas nuevas instalaciones el puerto de Mahón podrá entrar a competir en un mercado en el que hasta ahora no había podido entrar. Podrá plantar cara a los varaderos existentes en Palma y Eivissa, los cuales disponen uno con una capacidad de izada de 150 Tn. y el otro de 160, pudiendo así, en el caso de establecer unas tarifas competitivas, establecerse como un punto fuerte del sector en las Baleares. Todo esto será, en el caso de cómo he dicho anteriormente, se establezcan unas tarifas competitivas lo cual será complicado debido a la gestión que se hace en relación a estos espacios portuarios. La explicación es que, Autoridad Portuaria de Baleares ha comprado estos terrenos a muy buen precio y los “cede” a la empresa gestora por unos beneficios fijos anuales (elevados) lo que provoca que la nueva empresa se deba hacer cargo de la instalación de los servicios, la ampliación y construcción de las naves, y

además del pago del canon anual a A.P.B, lo que supone un desembolso de capital importante que provocará, lo más seguro, que las tarifas del puerto de Mahón sean más elevadas que en los otros puertos de baleares lo que le restará competitividad.

## **8) LA CRISIS EN LOS MOVIMIENTOS PORTUARIOS**

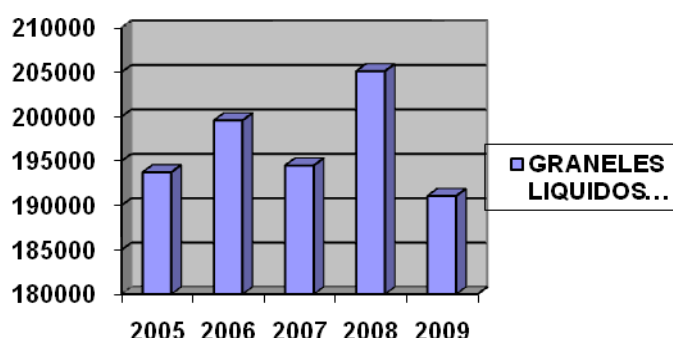
La importancia económica de un puerto procede del hecho de que gran parte de las mercancías que llegan desde el exterior se realiza por vía marítima. Como ejemplo hay que resaltar que el 90% de las mercancías que entran en la Unión Europea se realiza por vía marítima. Esta cifra se ve engordada si el territorio al que pertenece el puerto es de carácter insular ya que en este casi la totalidad de mercancías entran o salen de la isla por vía marítima.

Como en otros medios de transporte, la actividad portuaria no se genera por ella misma, sino que obedece a la actividad económica de una región, en este caso Menorca. El desarrollo y la capacidad de exportación/importación del territorio condicionan el 100% de los movimientos portuarios que estas actividades requieren, lo que llevan a afirmar que la economía interna del puerto ligue perfectamente con los ciclos económicos de la región que el puerto ocupa. Esto propicia una relación de la economía de la isla y de esta con la economía y los movimientos portuarios que se han realizado en los últimos años en el puerto de Mahón, viendo así si verdaderamente coincide una disminución tanto de la construcción como de otros aspectos propiciados por la crisis con la bajada de los intercambios de mercancías a nivel portuario.

En este apartado voy a intentar dar un punto de vista lo más real posible de el actual estado económico del puerto de una manera muy cercana, llevando a cabo entrevistas a diferentes organismos y empresas las cuales nos darán un punto de vista veraz de la influencia de la crisis en los sectores que su profesión ocupa. Entrevistaré, desde el capataz de los estibadores, pasando por una agente de una importante consignataria menorquina hasta al Capitán Portuario, los cuales nos darán una visión generalizada de la actualidad económica y los aspectos que se podrían mejorar.

En cuanto al transporte de mercancías en el puerto de Mahón también se ha visto reflejada en las estadísticas una disminución cuantitativa del número de mercancías recibidas en nuestro puerto, pudiendo analizar la bajada mediante las siguientes graficas:

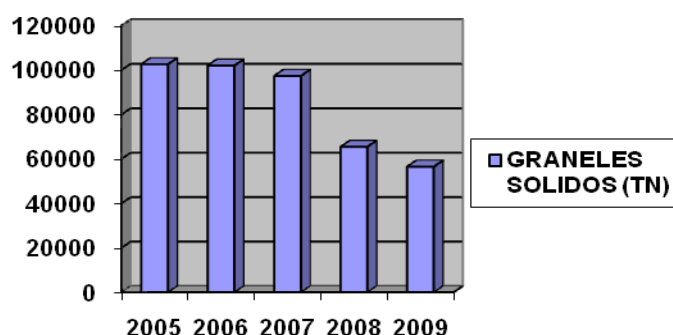




Gráfica 4: Graneles líquidos. Fuente: A.P.B.

En el gráfico anterior, se puede apreciar que el mercado de los graneles líquidos en Mahón no ha tenido un ritmo uniforme de ascenso ni descenso, sino que con los años ha ido variando según la demanda. En verano, por causa del turismo y del incremento del parque de vehículos en la ciudad (por la flota de coches de alquiler) se produce una subida de la demanda de gasolina por lo cual se requieren más recaladas de este tipo de buques tanque, en cambio en invierno estas se ven disminuidas estabilizándose.

De todas formas, en el año 2009, se ha visto una caída mayor frente a los años anteriores, todo esto propiciado por la crisis y por la disminución de la venta de los vehículos en la isla, sector bastante castigado como ya sabemos.

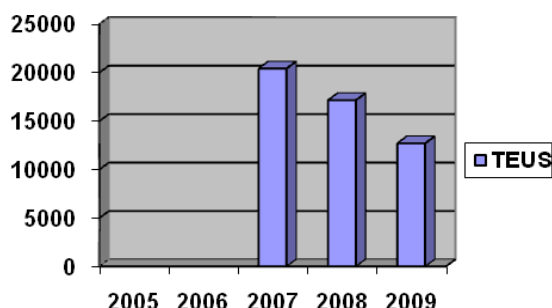


Gráfica 5: Graneles sólidos. Fuente: A.P.B.

El importante descenso de la actividad en el sector de la construcción en Menorca ha propiciado un descenso importante en la llegada de graneles sólidos al puerto de Mahón. Entre enero y agosto tan sólo se han importado a la Isla 47.051 toneladas de cemento, lo que representa un desplome interanual del 34%. Este acusado retroceso rompe la tendencia de estos últimos años, en que la entrada de hormigón

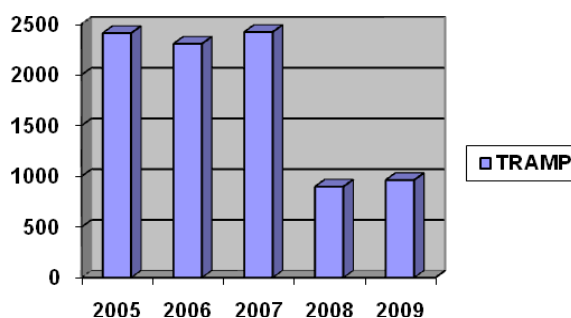
rondaba en agosto un acumulado anual próximo a las 70.000 toneladas. En 2006 alcanzaba las 68.893 toneladas, por las 70.935 del 2008.

La caída en la demanda de cemento se ha hecho especialmente ostensible este año y el anterior, ya que 2007 se cerró con un leve descenso del 5%. Hasta Mahón recalaron 97.339 toneladas de graneles sólidos, por los 102.002 que se habían contabilizado durante todo el año 2006. Sólo Palma de Mallorca, con una reducción del 13%, presentaba un balance más desfavorable que el de Menorca.



Gráfica 6: TEUS. Fuente: A.P.B.

El descenso del número de TEUS recibido en la rada Mahonesa es debido, por la crisis que reduce el mercado y condiciona la economía de las familias y de las empresas, estas últimas son más cautas a la hora de demandar productos y mantenerlos acumulados, haciendo sobre todo pedidos semanales con la finalidad de disponer solo de la mercancía que se va a vender.



Gráfica 7: TRAMP. Fuente: A.P.B.

En estas gráficas se puede apreciar que en 2009 la disminución de todos los tipos de mercancías fue notoria y en la mayoría de los casos, un año antes ya había sufrido una bajada cuantitativa respecto a los años anteriores a la caída del país en la crisis.

***PREVISIÓN TRÁFICOS 2007 - 2010***

<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
14.558.000	14.258.000	14.434.000	14.540.000

Tabla 9: Previsión tráfico 2007- 2010. Fuente: A.P.B.

En una conocida revista portuaria podíamos encontrar estos datos de crecimiento en cuanto a las mercancías que iban a discurrir en los puertos de las Baleares augurando una crecida en cuanto a número de productos anualmente. La realidad en cambio, después de la crisis fue que el tráfico de mercancías en los puertos de Baleares en 2009 sufrió un descenso de un 11,84% con respecto a 2008, pasando de 13.466.073 toneladas a 11.871.155.

¿Cuáles son los factores primordiales que provocan estas disminuciones?

- Crisis económica mundial.
- Disminución del sector de la construcción debido a la existencia de un gran número de propiedades en stock y poca o inexistente inversión para su adquisición.
- Competencia de otros puertos en el sector crucerístico y poco espíritu comercial.

## **9) CONSECUENCIAS COMERCIALES POR LA CREACIÓN DE NUEVAS INFRAESTRUCTURAS**

### ***9.1. Dique de Ciutadella de Menorca***

El puerto de Ciutadella está destinado al tráfico de pasajeros y de mercancías, se encuentra situado en una larga y estrecha cala de más de un kilómetro de longitud. Es el segundo puerto más importante de Menorca, con un tránsito constante a lo largo del año. Dispone de una línea de atraque para ferries cara las conexiones con la isla de Mallorca y 119 amarres para embarcaciones deportivas. Los tránsitos de pasaje y carga que cubre dicho puerto son únicamente con Alcudia y con Barcelona, este último destino, este verano se ha visto desviado hacia el puerto de Mahón por causas mecánicas lo que hace patente las dificultades de recalada en dicho puerto. Las deficiencias del puerto de Ciutadella son las siguientes:

- Falta de superficie operativa para la línea de ferry con Alcudia.
- Falta de capacidad de la línea de atraque para las compañías existentes, que ahora se encuentra parcialmente al límite de saturación.
- Dificultades para acceder a la línea de atraque: el acceso es muy estrecho y presenta problemas de seguridad, que se han intentado mejorar incorporando semáforos para el tráfico.
- Los buques no pueden superar una determinada eslora máxima, i están también limitados por su manga.
- El tráfico de pasajeros no está segregado del de mercancías.
- Falta de recursos humanos para la gestión del puerto.
- Limitaciones operativas e imposibilidad de atracar en caso de “rissagues”.

Frente a todos estos inconvenientes, el puerto de Mahón había venido siendo el que controlaba y disponía de mayor comodidad y líneas de atraque para todo tipo de buques, por lo cual, el puerto de Ciutadella pasaba muy desapercibido para todas las navieras que operan en Menorca acaparando solo un 10% de las mercancías que entran por mar a la isla.

Las autoridades que se hacen cargo del puerto de Ciutadella (Ports de les Illes Balears) han querido tomar cartas en el asunto y crear un puerto competitivo a nivel insular el cual restará tráfico al puerto de Mahón debido a su mejor situación con respecto a los diferentes destinos:

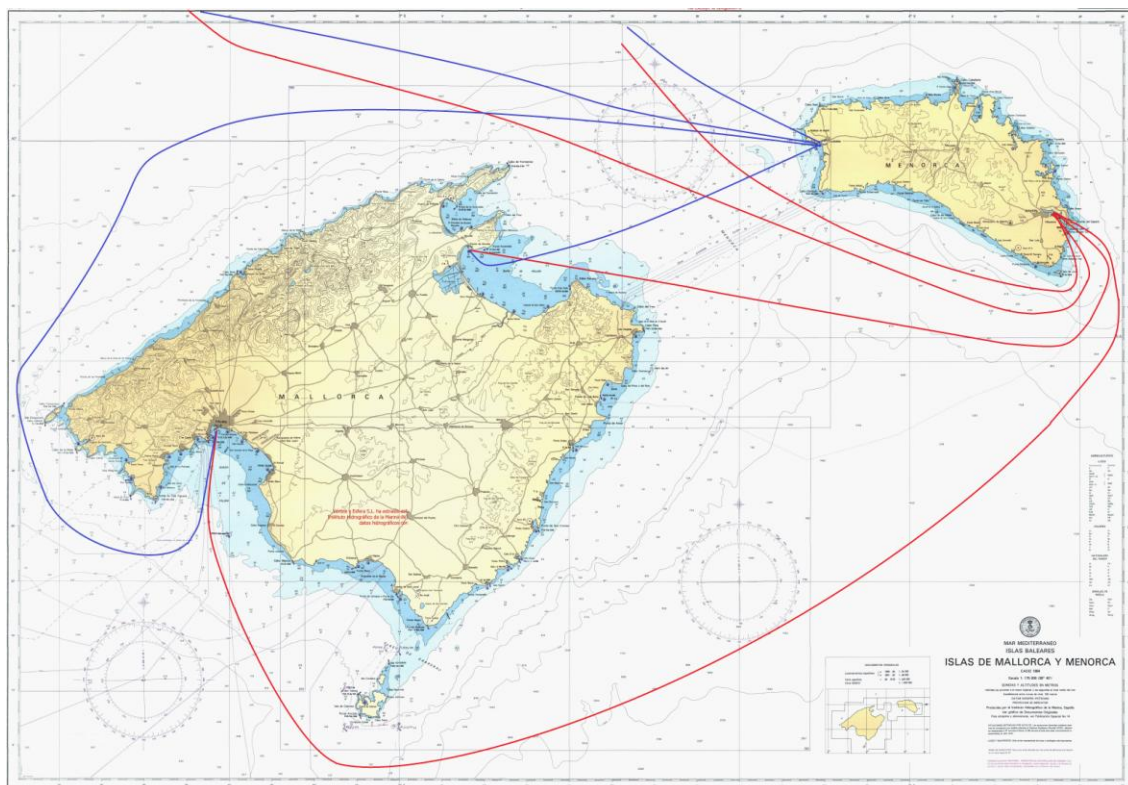


Fig. 28: Diferentes rutas desde Mahón y Ciutadella. Fuente: Elaboración propia a partir de carta digital.

Como podemos apreciar en la imagen anterior (las rutas de Ciutadella en azul y las de Mahón en rojo), desde la rada del levante de la isla las distancias con todos los puertos con los que suele tener tráfico el puerto de Mahón son mucho menores, ahorrándose el capitán el recorrido por todo el Sur de la isla lo que puede suponer un ahorro tanto para el pasaje como para la carga de unas 3 horas con el consiguiente ahorro en combustible y por lo tanto en desembolso para la empresa armadora. Incluso con palma, la distancia también es menor ya que los buques podrían hacer la ruta por el Norte de la Isla Mallorquina lo que podría hacer elegir el puerto de Ciutadella por varios cruceros quitándole parte de este tipo de tráfico al puerto de Mahón.

Todo esto ya fue pensado en su día diseñando un nuevo puerto para la zona de Ciutadella el cual pudiese responder a las necesidades y hacer un sitio importante en el

transporte marítimo para la ciudad condal de la isla. El proyecto que ahora está ya a punto de finalizar y que aportara una línea de atraque para grandes buques en Ciutadella es la construcción de un puerto exterior creado por un dique de 16 cajones el cual podrá albergar buques de hasta 250 m. de eslora (eslora máxima también del puerto de Mahón).

El puerto Exterior tiene capacidad para el atraque y operación simultánea de 3 buques de transbordo de 45, 100 y 130 m de eslora (mediante los duques de alba se verán incrementadas las esloras hasta poder llegar a permitir el atraque a buques de 250 m.), respectivamente. La zona terrestre, en su plataforma de nivel inferior, acoge una playa de pre-embarque con la siguiente capacidad:

- 352 turismos distribuidos en 16 hileras de 22 unidades (1.792 metros lineales)
  - 45 vehículos pesados distribuidos en 5 hileras de 9 unidades (610 metros lineales) y 17 remolques
- Las superficies generales del puerto son las siguientes.
- Agua abrigada: 86.300 m<sup>2</sup>
  - Zona de servicio terrestre
  - Diques y muelles: 32.040 m<sup>2</sup>
  - Plataforma de servicio: 47.850 m<sup>2</sup>



Fig. 29 y 30: Puerto de Ciutadella con el nuevo dique y futura ampliación con duques de alba

Fuente: Europrincipia.es y Diario Menorca

Ventajas para la recalada de cruceros en el puerto de Ciutadella:

- Mayor interés cultural propiciado por un mejor centro urbano con más oferta para el turista.
- Ciutadella acoge una masa de turismo mayor que la zona de poniente de la isla.
- Menor distancia con los puertos de comunicación y de base de los cruceros (Palma, Barcelona).
- Distinto espíritu comercial propicio a la visita de turistas.

Lo que si se podría estudiar en un futuro y que desde aquí daré una pincelada es el cambio radical que se le podría dar al uso de los puertos de Menorca. Con esto me refiero a optimizar, y potenciar los recursos de cada puerto. El puerto de Ciutadella por ejemplo, podría absorber el pasaje y la carga que viniese desde los destinos que recibe la isla debido a su mayor cercanía, lo que aportaría una disminución de tiempo que, junto a una bajada del precio del billete podría suponer un serio competidor frente al tráfico aéreo (por no disponer de limitaciones en cuanto a equipaje, etc.).

En cambio, el puerto de Mahón se podría especializar en los pequeños y medianos cruceros, y en el tráfico de embarcaciones de recreo y en la reparación y la invernada de éstas.

## **9.2. Ampliación de líneas de atraque en Palma y Eivissa**

La mayoría de los puertos de las Baleares comparten, o al menos compartían unas carencias como las que en la actualidad se están denunciando en el puerto de Mahón:

- Carencia de atraques de mayores esloras para Ro-Ro
- Nuevos puntos de atraque.
- Adecuación y modernización de los remolcadores existentes.
- Inexistencia de una estación marítima moderna exclusiva para cruceros.
- Creación de rampas de varada para embarcaciones menores.
- Carencia de nuevos puntos de atraque para embarcaciones de recreo de gran porte.

Estas Carencias han sido extraídas del estudio técnico de modernización y ampliación de puerto de Palma de Mallorca y se pueden hacer extensibles a los otros dos puertos de las Islas (Eivissa y Mahón) con la diferencia que el de las dos islas del Levante del archipiélago disponen de un estudio técnico y de un plan de actuación para paliar estos tipos de déficits antes comentados.

En lo que respecta al puerto de Mahón, no se ha realizado aún ningún estudio técnico para mejorar la situación actual, lo que conlleva que estos dos otros puertos antes nombrados, se estén realizando obras que en un periodo de tiempo no muy largo provoquen que el puerto de Mahón se quede totalmente a la cola en cuanto a infraestructuras para el sector del transporte marítimo.

El Plan Director de Infraestructuras del puerto de Palma contempla una importante ampliación hacia el mar que albergará el tráfico de mercancías, pasajeros y la reparación de embarcaciones, dejando la zona del muelle de Paraires para uso exclusivo de los cruceros. Por otra parte, en los actuales Muelles Comerciales y en el Moll Vell, se realizará una importante reconversión para ofrecer nuevos atraques y servicios para embarcaciones de recreo en general y mega-yates en particular.

La obra marítima más importante es la relativa a los cruceros, con la prolongación del Muelle de Poniente Sur en 53 metros en la misma dirección que el actual y otros 380 metros lineales en paralelo al Dique del Oeste obra que duplicará la capacidad para acoger cruceros



Fig. 31: Ampliación del puerto de Palma. Fuente: Estudio técnico sobre la ampliación del puerto de Palma.



	<b>En 2005</b>	<b>Después de la ampliación</b>
<b>Atraques Ro-Ro</b>	7	10
<b>Capacidad máxima de estos buques</b>	20.908 m. lineales	39.935
<b>Atraques para ferries</b>	7	8
<b>Atraques exclusivos para Cruceros</b>	0	5
<b>Atraques otros tráficos (L&gt;80m.)</b>	4	3
<b>Sup. Total para carga</b>	221.700 m2	460.746 m2
<b>TOTAL</b>	18 buques	26 buques

Tabla 10: Aumento capacidad de amarre Palma. Fuente: Estudio técnico Palma.

En 2007 se inició la reforma del puerto de Eivissa, donde se construyó una explanada de 8,5 hectáreas y dos muelles al abrigo del dique de Botafoc. Allí se destina el tráfico de cabotaje y el de cruceros, liberando de esta forma la zona de la Marina que asumía el atraque de cruceros de mediana y corta eslora, así como el tráfico interior entre Eivissa y La Savina. Está prevista una inversión de 100 millones de euros en inversiones en la reforma global del puerto de Ibiza, en la que se prevé además la construcción de una nueva terminal de pasajeros en Botafoc y la remodelación del Paseo Marítimo.

El puerto de Eivissa es el que presenta la mayor actuación de cuantas previó realizar la APB en los puertos de Baleares hace unos años. Englobadas en las obras de ampliación del puerto encontramos varios proyectos de los que destacan, en primer lugar, una inversión de cerca de 49 millones para la construcción de la Explanada y Muelles Comerciales al abrigo del Dique de Botafoc; la edificación de la nueva Estación Marítima con una partida inicial de 9 millones de euros y la instalación de pasarelas fijas y móviles con una inversión global de 19 millones de euros. Al margen de esta actuación, existen sendas partidas de 900.000 euros para la mejora de pavimentos en el muelle de Combustible y viales, así como el afirmado de la terminación de los actuales Muelles Comerciales.

En cuanto a embarcaciones de recreo, Ibiza es el tercer puerto en cuanto a número de embarcaciones que la visitan, en cambio, en número de toneladas es la

segunda de la lista, lo que significa que el puerto de Ibiza recibe anualmente embarcaciones deportivas de mayor eslora que el puerto de Mahón. En este sentido, el estudio realizado para la ampliación del puerto de Eivissa, contempla la creación de una nueva marina al exterior de Botafoc, debido a que por consecuencia del espacio para ferris de cabotaje se reducirá la capacidad de amarre de este tipo de embarcaciones en Eivissa Nueva. En esta nueva marina se daría cabida a mega-yates y yates-cruceiros transeúntes.

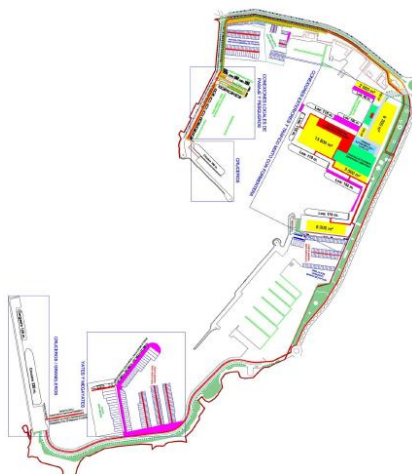


Fig. 32: Ampliación del puerto de Eivissa. Fuente: Estudio técnico sobre la ampliación del puerto de Eivissa.

Como habremos visto en gráficas anteriores, tanto en el puerto de Palma como en el de Eivissa, el tráfico de cruceros es muchísimo más elevado que en el de Mahón, incrementándose (excepto en el caso de mayo del 2010 en Ibiza) el número de cruceristas en las respectivas radas frente a la campaña de 2009.

Pese a todo esto, A.P.B. dedicó gran parte de las inversiones destinadas al puerto de Mahón en la compra de terrenos para una futura y sin fecha construcción de la nueva estación marítima.

Con la finalización y la puesta en marcha de los dos puertos remodelados, se verá la oferta de los dos puertos ampliada y por supuesto mejorada en cuanto a servicios. En cuanto a Eivissa, simplemente en el sector de la náutica de recreo va a suponer un gran competidor para el puerto de Mahón debido a la ampliación de los amarres prevista y sobre todo por el espacio para súper-yates que ya existe, ya que en la rada mahonesa no está habilitada ningún tipo de infraestructura para este tipo de buques, solamente dejándolos amarrar en el muelle destinado para los cruceros teniéndose que

adaptar a los horarios de estos últimos, lo que incomoda a los armadores y podría suponer la elección del puerto de Ibiza dadas sus nuevas instalaciones específicas para este sector. El puerto de Mahón necesita que se realicen en el varias obras de adecuación las cuales no se deben hacer esperar mucho, sino, podría ser demasiado tarde.

## **10. EL FUTURO DEL PUERTO DE MAHÓN**

En consecuencia a todos los datos que se han ido viendo y analizando en este trabajo, en este apartado se van a proponer una serie de proyectos- mejoras que, después de haberme entrevistado con todas las partes implicadas en el puerto ( Consignatarios, autoridades y estibadores) y que estas me hayan expresado sus malestares o carencias creo que podrían ser un pequeño grano de arena para hacer que el puerto de Mahón mejore y pueda conseguir el puesto que le corresponde en el ámbito marítimo actual español.

### **10.1. Instalación de monoboya para buques tanque. Proyecto**

Como he mencionado en apartados anteriores, en el puerto de Mahón la descarga de los productos derivados del petróleo se venía realizando en un pequeño muelle en la zona del fonduco para posteriormente ser trasladada a la zona del Cos Nou mediante una instalación de un oleoducto que transporta estos productos mediante bombas al aeropuerto. Bien, esta nueva instalación se realizó para la mejora operativa de los petroleros y ampliar la zona de amarre y consecuentemente que pudiesen llegar al puerto mahonés petroleros con más capacidad y calado. El problema reside, desde mi punto de vista, en que se han juntado todas las operaciones portuarias: Descarga de pasajeros, descarga de productos químicos, de mercancía general y de petróleo en el final del puerto, lo que ha hecho de esta zona lo que en menorquín se denomina como un “cul de sac”, lo que quiere decir que todas las actividades se aglomeran en el mismo punto haciendo que se vayan interrumpiendo y en consecuencia creando dificultades logísticas y porque no, de seguridad que estas conllevan.

Lo que se ha hecho, es ganar un terreno al mar debido a la imposibilidad de expropiar y adaptar los terrenos colindantes a esta zona, produciéndose aun más la estrechez para las maniobras de los buques.

Otro punto a tener en cuenta es que, en el caso de que hubiese cualquier pequeño accidente o fuga dentro de la rada, se debería proceder al cierre de la zona para su posterior limpieza lo que causaría un “caos” en el puerto, ya que al estar concentrada toda la actividad en un punto tan falto de espacio, se tendrían que retrasar o anular muchísimas escalas sin que pudiese llegar apenas mercancía a la isla.

Lo que en este apartado propongo (a “grosso modo”) es la instalación de una monoboya o de un dique de abrigo en la zona exterior del puerto, en el Clot de la Mola, y alargar simplemente el oleoducto (alargar el tubo) hasta esa zona lo que causaría que no se aglomerase todo el tráfico al final del puerto y que el petrolero no tuviese que entrar ni siquiera a la rada, con lo que también podrían venir buques tanque con más capacidad.

En cuanto a las instalaciones existentes, no haría falta ninguna otra variación como el aumento de la capacidad de las bombas de tierra, ya que con las mismas bombas de descarga del buque, a mi parecer, ya sería bastante para que el crudo pudiese llegar a volver a ser bombeado por las bombas existentes al final del puerto.

Se deberían llevar a cabo estudios sobre el fondo y las corrientes existentes, pero en el caso de que fuese viable podría ser tal y como aparece en la fotografía.

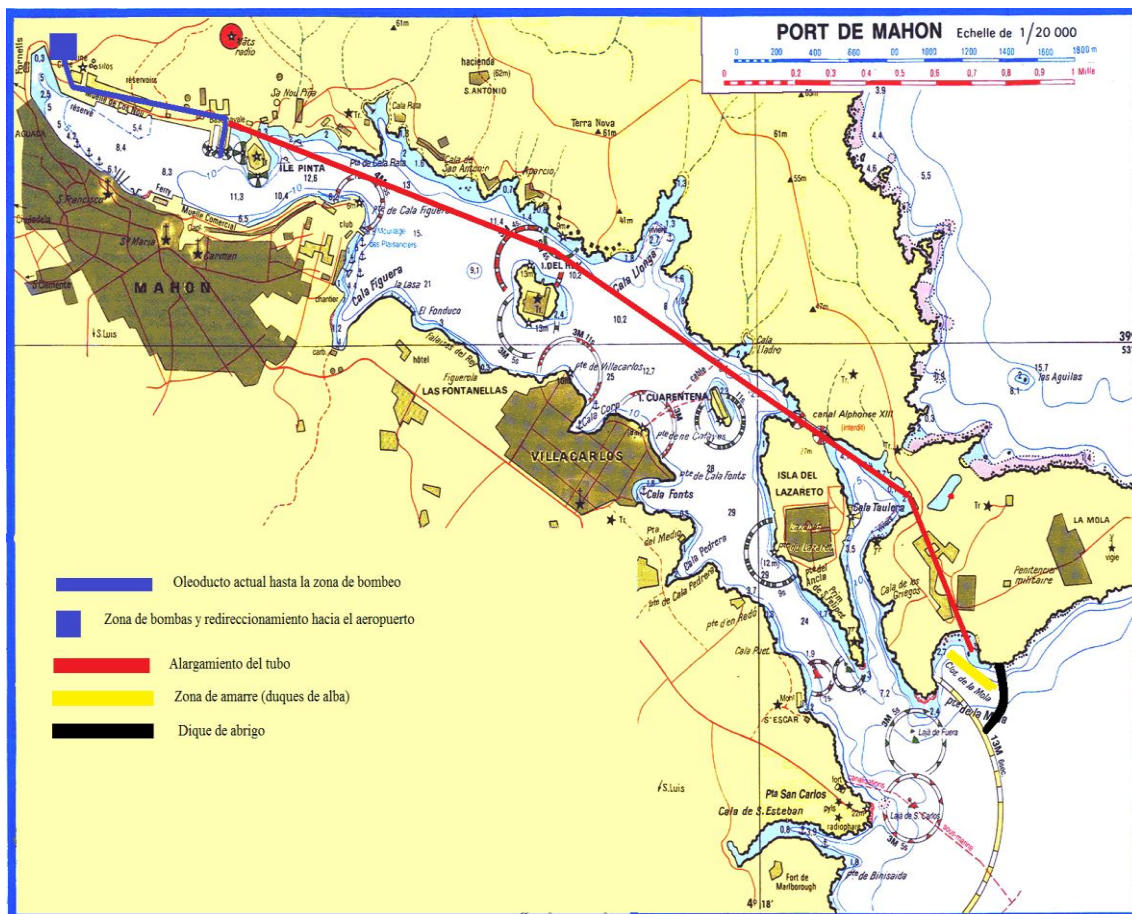


Fig. 33: Posible ampliación de oleoducto. Fuente: Elaboración propia a partir de carta digital.

## 10.2. Otros

Otro proyecto que quería plantear es el cambio de la zona de amarre de pasajeros y de cruceros para trasladarla a una parte del puerto que permitiría una reducción en número de maniobras y también una mayor comodidad en cuanto a distancias de seguridad lo que permitiría separar y reordenar el tráfico de este tipo de buques.

Esto, permitiría al capitán entrar con un número menor de cambios de rumbo y a una zona con más amplitud para hacer la ciaboga, que es lo que delimita mas la entrada de buques al puerto de Mahón junto a la bocana (reduciendo la eslora máxima para ciaboga a 250 m.).

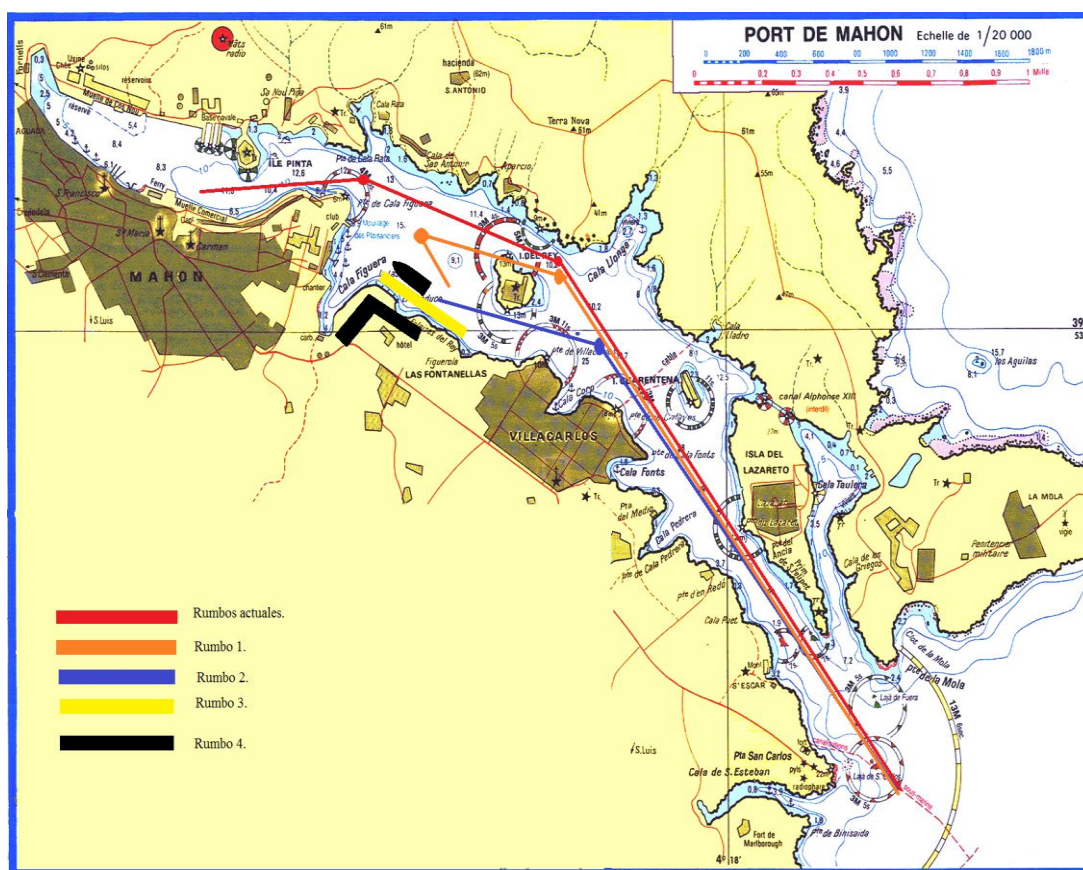


Fig. 34: Posible ampliación de línea de atraque para cruceros. Fuente: Elaboración propia a partir de carta digital.

Como vemos en la figura anterior, el rumbo actual es el que supone más caídas para llegar al punto final, además de tenerse que adentrar en una zona bastante angosta. En la nueva zona propuesta, mediante el rumbo 1 y con el mismo número de caídas que en el actual, ya dejaríamos el buque proa a la bocana con lo cual sería

muy fácil salir del puerto. Si se eligiese el rumbo 2, solo se deberían hacer dos cambios de rumbo, pudiendo, posteriormente para ciaboga poder utilizar toda la zona de la Plana de Cala Figuera que permitiría la maniobra a buques más grandes que los actuales.

Otra de las ventajas que tendría el establecer una zona de atraque y embarque de pasajeros y cruceristas en esa zona es que se podría construir una buena estación marítima ya que no hay zonas urbanizadas y no se molestaría a nadie ni se tendrían que expropiar grandes zonas habitadas.

## 11. CONCLUSIÓN

La realización de este trabajo de investigación me ha servido para entender mejor la estructura portuaria del puerto de Mahón y todas las necesidades y carencias que padece, y que se podría o debería hacer para solventarlas. Todo esto, ha sido posible gracias a las entrevistas que he realizado con distintas personalidades influyentes del puerto que me han dado diferentes visiones y las posibles soluciones a las carencias antes comentadas.

Está claro que el puerto de Mahón no va por un buen camino en cuanto a desarrollo económico se refiere, ya que a mi entender, por parte de las autoridades no se está ejecutando el modelo económico adecuado. Un puerto, y todo lo que ello conlleva se debería proyectar como una herramienta para dar oportunidades a la sociedad local, en este caso a la sociedad menorquina, utilizando para ello el dinamismo de la implantación de nuevas empresas emprendedoras que provoquen un movimiento que atraiga a los usuarios de este tipo de tráfico al puerto de Mahón. Las autoridades no deberían aprobar los proyectos según los beneficios que se les pueda ofrecer y según la magnitud del proyecto, sino en mi visión, se debería valorar más al que cobre el servicio al usuario a un coste más económico ofreciendo unas instalaciones de mayor calidad. Me parece que se ha olvidado que un puerto es para el beneficio de todos sus usuarios y no de unos pocos.

En segundo término, mencionar también la falta de inversión que las autoridades han realizado en el puerto, lo que se traduce en la carencia y en el impedimento del crecimiento y el progreso de este ya que no se está decidiendo exactamente para que y como debe servir el puerto de Mahón en todos sus ámbitos: desde la náutica de recreo (tanto para los usuarios locales como para los turistas) hasta los grandes cruceros que visitan la rada. Se deberían establecer unos precios razonables para la náutica de recreo, cosa que sería posible si las infraestructuras las incorporase el estado y no dependiesen de la construcción e inversión de una empresa gestora, ya que en este caso, el que al final tiene que afrontar estos pagos en el precio final es el usuario, cosa que encarece el amarre y resta competitividad al puerto.

En cuanto al tráfico de cruceros existente actualmente en el puerto de Mahón, creo que se debería de adoptar una visión clara de a qué tipo de cruceros se quiere atraer y llevar a cabo unas infraestructuras y una inversión adecuada para la realización de



paquetes especiales tanto de excursiones y de ofertas adecuadas a cada uno de los tipos de cruceristas que llegan a nuestro puerto, ya que no se tiene muy claro el tipo de turismo de cruceros se quiere atraer. Desde la prensa se ataca a las autoridades por la poca llegada de grandes buques, cuando la solución (tanto por razones técnicas de la entrada de estos como por las posibilidades de absorción de este tipo de turismo por la sociedad) es la especialización del puerto hacia el turismo de cruceros exclusivos cuyos usuarios no son meros turistas del “todo incluido” sino que actúan activamente en el desarrollo económico de la ciudad y se interesan mucho mas por la cultura insular y por los aspectos más típicos de la isla, los cuales se deberían potenciar desde el punto de vista comercial tanto con demostraciones populares a la bajada de los cruceros como con rutas ecoturísticas, etc.

La disminución del número de mercancías y de pasajeros, está relacionada con la crisis que actualmente sufre nuestro país pero también, en el caso de los usuarios que escogen el barco como medio de transporte hacia la isla (tanto porque viajen con vehículo o por el puro romanticismo de viajar vía marítima), con los precios y los servicios que actualmente imponen las empresas navieras a los clientes, en muchos casos caros y de mala calidad. Todo esto se potenciaría si se estableciesen unos costes más bajos y el pasaje tuviese la certeza y la seguridad de que su trayecto cumplirá con las condiciones establecidas en el contrato de compra del billete, ya que en muchos casos, se producen irregularidades debido a “averías” o a cambios repentinos de puerto debido a diversas causas, cosa que incomoda y resta credibilidad a este tipo de transporte en la isla.

Los precios abusivos de los que se habla en este proyecto, también deberían tenerse en cuenta en esta reflexión, ya que si se quiere potenciar el turismo náutico, es incomprensible que desde las autoridades se explote a las empresas gestadoras con el objetivo de recaudar un capital, que finalmente recae en el usuario. El precio final, es un cumulo de impuestos y de tarifas que han venido propiciadas por el afán de (como es normal) amortizar la gran inversión por parte de la empresa ganadora de la concesión. En definitiva, se debería llegar a un acuerdo de disminución de precios con un origen en las autoridades y con un fin en el precio por metro cuadrado de lámina de agua “alquilada” lo que provocaría que el cliente final no se fuese del puerto con la sensación de haber sido atracado. Servicio = precio adecuado= calidad.

Como he comentado anteriormente se debería establecer un plan de usos adecuado para el puerto de Mahón, no queriendo explotar todas las actividades que se pueden producir en un puerto, sino centrándose en las que mejor pueda absorber, pero al cien por cien en cuanto a planificación, competitividad y eficacia. El puerto de Mahón podría desarrollar un potencial en cuanto a embarcaciones de recreo, reparación e invernaje que, espero que con el proyecto que ha sacado a concurso A.P.B. se lleve a cabo, ya que un buen varadero con unos precios muy competitivos podrían condicionar a muchos clientes de paso de otros varaderos del archipiélago a elegir el del puerto que nos ocupa. Este nuevo servicio especializado, también dará muchos puestos de trabajo a personal cualificado y con formación náutica puestos de los que carece el puerto de Mahón actualmente.

En definitiva, un cambio es posible con la colaboración de todas las partes implicadas, empezando por la elaboración de un buen plan de usos y siguiendo con el diseño de una buena ampliación y la reordenación de las actividades portuarias existentes. El puerto de Mahón es un diamante en bruto que aún nadie ha podido tallar adecuadamente.

## 12. ANEXO I – ENTREVISTAS

***Pedro Goñalons Pons: Capataz de estiba y desestiba del puerto de Mahón.***

*1.- Con los años que lleva trabajando en su sector, ¿qué etapa económica cree que está atravesando actualmente el puerto de Mahón?*

El puerto de Mahón está pasando por la peor etapa que he visto en los 22 años que llevo trabajando en el, debido a, entre otros factores, a una gran disminución de carga y de trabajo.

*2.- Ha habido una bajada en el numero de movimientos de la mercancía debido a la crisis económica, ¿cree que ha sido debido a algún otro factor?*

Fundamentalmente no, todo ha sido propiciado por la crisis económica que ha hecho mella en el sector de la construcción lo que ha producido una bajada muy importante en los materiales que precisa este sector y en consecuencia a su demanda y transporte. Años atrás se transportaban unos volúmenes que no eran reales ni sostenibles.

*3.- ¿Han disminuido todos los tipos de mercancías o alguna en particular?*

Todas, desde graneles como el cemento o comida para el ganado hasta todo lo relacionado con el sector de la construcción. En cuanto a coches, este año se ha recuperado bastante el sector gracias al Plan E y al aumento de coches de alquiler en temporada turística.

*4.- ¿Cree que hay suficiente espacio en el puerto y que está bien planteada la zona marítima de descarga?*

En la zona del Cos Nou hay suficiente espacio. Donde es complicado es en la zona de la Estación Marítima ya que para descargar adecuadamente tenemos que hacer remociones para ganar espacio y poder descargar con seguridad y holgura.

5.- *¿Que infraestructuras cree que hacen falta para que todo esto mejore?*

Una estación marítima en el Cos Nou y acomodar el espacio de movimientos de carga y descarga, ya que existe una carretera por medio que produce que la policía tenga que regular el tráfico cuando nosotros estamos operando.

6.- *¿Ha notado un cambio del tipo de buque pasando re Ro-Ro a Ro-Pax?*

Si.

7.- *¿A quién ha aportado ventajas este cambio?*

Sobretudo para las navieras, para nosotros no ha aportado ninguna ventaja, todo lo contrario.

8.- *¿Cree que el puerto de Ciutadella con el nuevo dique quitará una parte importante del trafico al puerto de Mahón?*

Si, creo que le quitará más de un 50%.

9.- *¿Condiciona mucho la entrada de petroleros para la actividad de los buques de pasaje-mercancías?*

Si, condiciona debido a que hay que cambiar los buques de su amarre habitual y con esto variar la zona de trabajo cambiando las zonas de descarga y de movimientos habituales.

10.- *En definitiva, ¿cree que las autoridades hacen todo lo posible para que el puerto vaya a “buen rumbo”?*

No, creo que no hacen los deberes en cuanto a gestión y potenciación del puerto. Miran por ellos y no por el beneficio de todas las partes implicadas, en Menorca debería de haber una Autoridad Portuaria propia.

## 13. ANEXO II – DOSIER DE PRENSA

### Maó se lleva sólo un 3 por ciento del pasaje de cruceros de Balears

El aumento en el número de buques no implica una mayor llegada de turistas, ya que los grandes barcos descargan en Palma o Eivissa una media de 2.300 personas cuando en Menorca dicha cifra ronda los 600

F. Saborit, MAÓ 04/08/2010

2 comentarios

Enviar Imprimir A+ A-

La parte del león de los grandes cruceros se la reparten los puertos de Palma y Eivissa, con la visita de barcos de gran capacidad, una media de casi 2.300 pasajeros, frente los 662 transportados por los buques que atracan en Maó.

La estadística de llegada de cruceros a la rada mahonesa, en comparación con los otros puertos del Estado de Balears, demuestra que Menorca ha pasado



Temporada. La llegada del 'Seabourn Spirit' dio inicio a la temporada de turismo de cruceros en mayo - Archivo

de llevarse cerca de un 20 por ciento de este negocio turístico, en el año 1993, a conformarse con un 3,6 por ciento en la primera mitad de 2010. Pese a que las cifras de Autoridad Portuaria indican un aumento en el número de cruceros que entran en Maó, lo cierto es que éstos transportan tres veces menos turistas que los que llegan a Eivissa o, especialmente, a Palma.

#### Eclipsados

Menorca no compite en la franja de los superbuques de recreo, como el que el pasado fin de semana recaló en Mallorca, el 'Celebrity Eclipse', denominado el palacio del mar. Este barco es un ejemplo de la nueva generación de cruceros y del futuro de este sector turístico. El 'Celebrity Eclipse', cuya llegada al puerto de Palma fue recogida por los medios de comunicación mallorquines debido a su espectacularidad, acoge más de tres mil pasajeros y cuenta incluso con una zona de césped natural para poder hacer un picnic o practicar el golf.

Es uno de esos grandes buques que no incluirá en su ruta Maó, ni tampoco el futuro puerto de Ciutadella, que con su ampliación competirá, según afirmó ayer el empresario del sector marítimo, José Ignacio Seguí, en el mismo segmento de unos 600 pasajeros de media por barco.

La razón es conocida: la inexistencia de las infraestructuras adecuadas para la escala de los superbuques, que descargarían, durante una o dos jornadas de estancia, miles de turistas dispuestos a conocer la Isla.

En 1993 atracaron en el puerto de Maó 57 cruceros, con una capacidad media de 481 plazas y transportaron hasta la Isla 27.445 pasajeros, frente a los 160.281 cruceristas registrados en Balears y los 132.836 que sumaron Eivissa y Palma. En ese momento Menorca representaba el 17,1 por ciento del pasaje total de cruceros en las Islas, pasando al 20 por ciento al año siguiente.

En 1999 el empresariado marítimo advirtió de que se iniciaba una nueva tendencia, con una media de más de 900 pasajeros en los buques que llegaban a Eivissa y Palma, mientras que los barcos que atracaban en Maó seguían en los 600 cruceristas. El empresario José Seguí recaló que la Cámara de Comercio de Menorca defendió en ese momento la necesidad de nuevas infraestructuras como la que se proyectaba cerca de Cala Figuera, pero que el entonces alcalde de Maó y ahora senador, Arturo Bagur, se "doblegó" ante Autoridad Portuaria y las inversiones se dirigieron a las otras islas.

## La renuncia a los superbuques se achaca a decisiones políticas

Los responsables de las empresas consignatarias lamentan que la Isla pierda una parte importante del negocio de los cruceros por la falta de inversiones

F. Saborit, MAÓ 12/08/2010

9 comentarios

Enviar Imprimir A+ A-

El puerto de Maó está privado de infraestructuras para el atraque de grandes cruceros turísticos por una decisión política de las administraciones competentes, tanto locales como por parte de Autoridad Portuaria de Balears (APB). Es la opinión en la que coinciden los responsables de las principales empresas consignatarias de buques que trabajan en Menorca y que, sin dar nada por perdido, asumen que los barcos de grandes dimensiones ya ni siquiera piden hacer escala en la Isla, debido a las dificultades de maniobrabilidad en la rada mahonesa y a las mejores condiciones y servicios que hallan en Palma y en Eivissa.



'Thomson dream'. El superbuque, en el puerto de Barcelona. El día 16 tiene previsto atracar en Maó, pero ha suspendido cuatro escalas

A las críticas lanzadas en primer término por el empresario José Ignacio Seguí, de Náutica Menorquina, les siguen ahora las de los responsables de las consignatarias Melià Vives, Agencia Marítima Transhispánica y Federico J. Cardona.

“Autoridad Portuaria decide las inversiones, aquí tiene otras programadas y ésta no, el sector no ha renunciado a nada, es una decisión política”, afirma Alfredo Melià, gerente de la Agencia Melià Vives S.L., una valoración plenamente compartida por Margarita Camps, delegada de la Agencia Marítima Transhispánica, quien apunta asimismo a la entidad gestora del puerto “y a las administraciones de aquí y de Balears, si no se cree oportuno ampliar el puerto de Maó, se trata de una decisión política, aunque contar con esas instalaciones sería beneficioso para nosotros pero también para toda Menorca”.

Rosa Cardona, gerente de la consignataria Federico J. Cardona, se manifiesta en el mismo sentido, al tiempo que consideró difícil que se impulsen ahora inversiones que años atrás, en un momento económico más favorable, se descartaron.

“La crisis no ayuda nada para pensar en nuevas inversiones en el puerto de Maó, en otros puertos se ve más negocio, hay voluntad política y las inversiones ya se han hecho”, asegura Cardona, para quien “es una evidencia que los cruceros más grandes eligen Palma y Eivissa si cuando vienen aquí tienen que estar fondeados fuera del puerto, nos quedamos sólo con una parte de este mercado”.

Un mercado que, según las empresas consignatarias, interesaría potenciar. “No consume territorio, no colapsa las carreteras porque se desplaza en autobús cuando realiza excursiones, tiene un buen nivel adquisitivo y ayuda a pagar las infraestructuras portuarias”, señala el gerente de Melià Vives, al tiempo que recordó que el mayor beneficio económico es para la ciudad y la Isla en general, debido al gasto en compras y excursiones.

La Cámara de Comercio de Menorca no renuncia a reabrir el debate de las instalaciones para grandes cruceros en Maó. Así lo ha manifestado su presidenta, Magdalena Pons Quintana, quien considera “preocupante” que Menorca quede fuera de las rutas de los superbuques, cuyos pasajeros realizan un importante gasto en comercios y visitas.

Pero el atraque y las maniobras no son los únicos problemas para estos barcos. Una ex trabajadora del sector en Menorca, durante 27 años, señalaba que el puerto carece de buenos servicios y de espacio suficiente para el estacionamiento de los autobuses que realizan las excursiones.



# Barcos de la Copa del Rey se niegan a pagar por el amarre

Varias embarcaciones participantes en el Trofeo Panerai fondearon ayer en el puerto de Maó al considerar que las tarifas de Trapsa son demasiado elevadas

ELENA DELGADO, MAÓ 24/08/2010

3 comentarios

Enviar Imprimir A+ A-

Con motivo de la proximidad de la séptima edición de la Copa del Rey-Trofeo Panerai, en el que participan 46 de las mejores embarcaciones de época (se celebra entre mañana y el sábado), numerosas embarcaciones clásicas han ido llegando al puerto de Maó durante los dos últimos días. El Club Marítimo, organizador del evento, se encarga de asumir los gastos de amarre desde hoy martes al mediodía hasta el día 29, por lo cual, los barcos que han acudido antes de tal fecha solicitaron amarre a Trapsa.



Cala Teulera. Trapsa contaba con plazas disponibles pero los responsables de los barcos prefirieron fondear a pagar lo que se les pedía - Gemma Andreu

## MÁS INFORMACIÓN

+ [Los barcos de vela clásica y de época, a escena](#)

Pero finalmente, algunos propietarios de las naves fondearon en diversas zonas del puerto porque se negaron a pagar los precios solicitados por los amarres, emitiendo la consiguiente queja a la organización de la regata. Debido a la posterior gestión del Club Marítimo, se consiguió una rebaja del 20 por ciento en las tarifas para las embarcaciones clásicas, aunque el precio continuaba siendo muy superior a lo que acostumbran a pagar, según algunas fuentes. Cabe recordar que Trapsa cobra el metro cuadrado de barco a 2,46 euros ya que debe pagar un elevado canon por la concesión a Autoridad Portuaria. Tanto la organización como la empresa esperaban que algunas de estas naves amarraran en los muelles a última hora de ayer.

LPS/B.F.S

Autoridad Portuaria de Balears ha premiado dos ideas que le servirán de inspiración para diseñar la futura estación marítima que se ubicará en el Cós Nou del puerto de Maó.

Los ganadores son los proyectos Capifort y Nui y, aunque el premio no es vinculante con el hecho de construir el proyecto presentado, sí sirve a la administración para tomar ideas y esbozar cómo deberá ser la instalación.

El concurso proponía crear una superficie adecuada al tráfico de pasajeros de líneas regular y mercancía general rodada, alejada del centro urbano y con garantías de seguridad. En la zona se prevé construir un edificio para la estación marítima, con pasarelas elevadas para el embarque y preembarque de mercancías y vehículos, así como aparcamientos de turistas y autocares.

El proyecto presentado bajo el título Capifort ha sido redactado por el ingeniero Jorge Bernabeu y el arquitecto Antonio Montes. Aparte del edificio, el equipo propone evitar el impacto paisajístico de las plataformas de aparcamiento con un sistema de ordenación y pavimentación que reduzca la presencia de asfalto y que a la vez sirva para recoger agua de lluvia y regar con ella la vegetación.

El otro proyecto premiado, Nui, ha sido redactado por el arquitecto Bernardo García y el ingeniero Marcos Jesús Pantaleón.

Ambos ganadores se llevan un premio de 100.000 euros cada uno. Aparte hay dos segundos premios de 30.000 euros para Mar-és y Camí de la Mar. El tercer premio, consistente

en 15.000 euros, es para los proyectos Nivel 7 y Mar. Aparte, entre los 53 trabajos presentados, el jurado acordó otorgar dos menciones a los proyectos Mahón de fondo y Noray.

El presidente de Autoridad Portuaria de Balears, Francesc Triay,

#### ► PREMIADOS

Aparte de los dos ganadores, hubo segundos y terceros premios, así como menciones

presidió el jurado junto al alcalde de Maó, Vicenç Tur. En el mismo estuvieron representados el Consell, el Govern y los colegios de Arquitectos y de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, además de otros profesionales elegidos por los participantes.



▲ **Capifort.** El proyecto redactado por el ingeniero Jorge Bernabeu y el arquitecto Antonio Montes propone la integración paisajística de los aparcamientos de forma que sirvan para recoger agua de lluvia.



▲ **Nui.** La otra idea ganadora ha sido redactada por el arquitecto Bernardo García y el ingeniero Marcos Jesús Pantaleón. Incluye un edificio para la estación, con pasarelas elevadas para el embarque.

## Autoridad Portuaria idea la nueva estación marítima de Maó

*Los proyectos Capifort y Nui ganan el concurso de ideas para la instalación del Cós Nou*

### El tráfico de cruceros se reduce un 31% en agosto

La previsión del número de escalas de cruceros turísticos efectuadas en el puerto de Maó para el próximo mes de agosto se reducirá un 31,2 por ciento, según Ports de les Illes Balears. El puerto de Llevant acogió el año pasado un total de 16 escalas durante el mes más fuerte de la temporada, y la previsión de este año se sitúa en torno a once.

Sea como fuere, el descenso del tráfico de cruceros en el puerto de Maó no es muy significativo con respecto a las cifras del año pasado. En 2008, efectuaron escala en el muelle de Llevant en 118 ocasiones, mientras que la previsión para este año, hasta el 31 de diciembre, se sitúa en torno a las 113 escalas.

Esta misma tendencia ha sido la que ha registrado el puerto de Maó durante todo el año. Pese a que las expectativas eran muy optimistas, lo cierto es que se han efectuado 64 escalas de cruceros turísticos hasta el día de hoy, mientras que el año pasado atracaron en Maó en 68 ocasiones.



# Seguí afirma que el turismo de cruceros es ahora "residual"

El responsable de la patronal del sector marítimo cree que el propio Ayuntamiento de Maó ha boicoteado las inversiones para atraer al puerto los grandes buques

F. Saborit, MAÓ 03/08/2010

1 comentarios

Enviar

Imprimir

A+ A-

Las inversiones dirigidas a crear las infraestructuras necesarias para el atraque de grandes cruceros en el puerto de Maó "se han boicoteado desde el propio Ayuntamiento" y también desde el Consell insular a lo largo de más de una década. Así lo consideró ayer el presidente en Menorca de la Asociación Empresarial de Actividades Marítimas de Baleares (APEAM), José Ignacio Seguí Chinchilla, quien valoró el descenso en las



'seven seas mariner'. El crucero, procedente de Palma y con destino a Francia, atracó durante la jornada de ayer en el puerto de Maó - Gemma Andreu

escalas de cruceros en Maó como un proceso paulatino, vaticinado hace años y que ha conducido a este tipo de turismo a tener un "carácter residual" o, como reza la expresión menorquina "morir de finor", aseguró el empresario.

Y es que los últimos datos de Autoridad Portuaria de Balears sobre las previsiones de llegadas de cruceros para 2010, que suponen un descenso del 34 por ciento respecto a 2009, confirman la tendencia avanzada por los empresarios del sector a finales de los años 90, cuando se adivinaba que los cruceros de nueva generación, auténticas ciudades flotantes con capacidad para entre 2.000 y 3.000 turistas por barco, sustituirían a los buques que tradicionalmente elegían Maó como escala en sus rutas por el Mediterráneo.

"En 1998 éramos punteros en este tipo de turismo pero ahora se ha quedado en un turismo residual, porque políticamente no ha interesado realizar las inversiones que pedían los armadores", afirmó el responsable de APEAM, quien recalcó que Autoridad Portuaria ha decidido desviar esas inversiones a otros puertos de Balears para dar respuesta a las necesidades actuales del negocio de los cruceros, "la tendencia actual se veía muy clara", añadió Seguí Chinchilla. Los puertos competidores en las propias islas, Eivissa y Palma, crecerán este ejercicio en número de cruceros un 9,8 y un 26 por ciento respectivamente.

Sobre las instalaciones necesarias para el atraque de superbuques, el delegado de APEAM recordó la existencia de un estudio para crear una terminal que, finalmente, se quedó en algún cajón de Autoridad Portuaria. En 2002, cuando aún se estaba a la espera del traslado de la descarga de combustible de CLH -hoy día una realidad-, dicho estudio indicó que la mejor ubicación para el muelle de grandes cruceros y la maniobrabilidad de éstos era fuera de Cala Figuera, entre ésta y Cala Fonduco.

# La escala de cruceros en Maó desciende un 34 por ciento

En lo que llevamos de año tan sólo han recalado en la rada mahonesa 42 barcos frente a los 64 registrados en 2009 por estas mismas fechas

Ángeles M. Obispo, MAÓ 22/07/2010 4 comentarios

Enviar Imprimir A+ A-

El turismo de cruceros apenas funciona a medio gas en Menorca con una peligrosa tendencia a la baja en comparación con el resto del Archipiélago. En lo que llevamos de año han recalado en el puerto de Maó tan sólo 42 cruceros frente a las 64 escalas registradas en 2009 por estas mismas fechas, lo que representa un descenso del 34,3 por ciento, según datos de Autoridad Portuaria de Balears.



Maó. La segunda parte del año tendrá un comportamiento más positivo, según Autoridad Portuaria - Archivo

El dato es más sangrante si cabe cuando se compara estas cifras con las que arrojan los puertos de Eivissa y de Palma, en los que ese mismo porcentaje ofrece guarismos muy positivos. Desde el 1 de enero al 22 de julio se ha contabilizado un incremento del 9,8 por ciento en la rada pitiusa (56 cruceros frente a 51 del año pasado) y del 26 por ciento en la palmesana (249 frente a los 197 cruceros de 2009). No obstante, según las previsiones de Autoridad Portuaria, el tráfico de cruceros tendrá en Menorca un comportamiento más positivo durante la segunda mitad del año. El descenso del 34 por ciento apuntado se quedará a 31 de diciembre en un -3,53 por ciento. En total para 2010 se prevén 109 escalas frente a las 113 registradas el año pasado. A pesar de todo, la cifra continúa lejos de los incrementos que se esperan en el resto de puertos del Archipiélago, por tanto, las autoridades menorquinas deberían tomar nota de lo que sucede alrededor y no consolarse con este engañoso balance de final de temporada. Y es que a la rada de Palma arribarán este año 557 cruceros frente a los 424 del año pasado, un 31 por ciento más, y Eivissa contabilizará a final de temporada 106 escalas frente a las 92 de 2009, lo que supone un 15 por ciento más de cruceros.



## La patronal marítima 'rescata' la propuesta para crear un dique de cruceros de gran eslora en Maó

Pide al Ajuntament que apoye la construcción del nuevo muelle en Cala Figuera que Autoritat Portuària descartó hace dos años

D. Marquès | Maó | 07/04/2010

Valorar: ★★★★★

7 Comentarios Visto 189 veces

El presidente de la patronal marítima de Balears (APEAM), Miquel Puigserver, abogó ayer en Menorca por «potenciar» de forma decidida el turismo de cruceros en Menorca. Y lo hizo el mismo día en que recaló en Maó el primero de los 116 buques turísticos que este año harán escala en el puerto. Se trata del 'Seabourn Spirit', un crucero de apenas 133 metros de eslora al que seguirán, hoy mismo, otras dos embarcaciones: el 'Deutschland' y el 'National Geographic Explorer'. Ninguno de ellos sobrepasa los 200 metros de eslora. De hecho, sólo dos de los barcos que tienen previsto atracar este año en Maó superarán este límite.

Puigserver, que ayer presidió el encuentro anual de la patronal en Menorca en presencia del alcalde de Maó, cree que el puerto precisa un nuevo muelle de atraque en Cala Figuera para acoger cruceros de mayor eslora. La iniciativa, asegura, sería posible con la instalación de dos duques de alba.

No obstante, una propuesta similar ya fue descartada hace dos años por Autoritat Portuària de Balears, que suprimió de sus planes de actuación en Maó el brazo de mar para cruceros de grandes dimensiones que había proyectado en el Fonduco de Cala Figuera.

De todos modos, la junta directiva de APEAM celebra que el Govern esté promoviendo soluciones técnicas para facilitar el atraque de cruceros en Ciutadella. Su presidente lamenta que el dique de Son Blanc no preveyera en un primer momento esta posibilidad pero, tras hablar la semana pasada sobre ello con el conseller Jaume Carbonero, se felicita de que el interés político al respecto haya cambiado a lo largo de estos últimos años.

«Ciutadella necesita los cruceros como el comer», remarca Puigserver, para quien el puerto de Ponent es «un destino precioso para cualquier turista». El problema, recalca, es que la nueva infraestructura portuaria «debe reunir las debidas condiciones seguridad para que la inversión proyectada sea rentable, y mucho nos tememos que eso sólo sea posible en situaciones de bonanza meteorológica».

[Lea el artículo completo en la edición impresa de Última Hora Menorca]

## 12. BIBLIOGRAFÍA y WEBGRAFÍA

- Memoria anual de los puertos de Baleares de los ejercicios 2005, 2006 y 2007. Editadas por Autoridad Portuaria de Baleares.
- SOLER, RAFAEL. (2004): Crónica de los puertos de Baleares. Edicions Documenta Balear.
- JANSÁ GUARDIOLA, JOSE M<sup>a</sup>. (1961): Nociones de climatología general y de Menorca.
- RIUDAVETS TUDURÍ, PEDRO. (1889): Estudio sobre la importancia que alcanzó la Marina mercante de Mahón. Editorial B. Fábregues.
- J. CARDONA TRÉMOL, FEDERICO . (2008): 125 aniversario Federico J. Cardona Trémol S.L. 1883-2008. Editorial Menorca S.A.
- BUENAVENTURA, ALFONSO. (2008): Menorca, Atlas náutico (3ª edición actualizada). Editorial Menorca S.A.
- <http://www.telefonica.net/web2/rafaelvelasco/pdf/palma.pdf>
- <http://www.telefonica.net/web2/rafaelvelasco/pdf/palma.pdf>
- <http://puertomao.com/castellano/puerto-mahon-caracteristicas-datos-tecnicos.htm>
- <http://cervantes.cpd.ua.es/grupo/giecryal/documentos/docs/puertos.pdf>
- <http://www.portsdebalears.com/memoria/caps/pdf-originales/cap2/pdf/instalacionescomerciomaritimo.pdf>
- [http://www.cime.es/ca/pti/extracte\\_PTI/9\\_3\\_tomo\\_I Ib.pdf](http://www.cime.es/ca/pti/extracte_PTI/9_3_tomo_I Ib.pdf)
- <http://ultimahora.es/menorca/noticia/noticias/local/el-primer-gran-petrolero-de-mao.html>
- <http://www.pobasa.es/tarifa.php>
- <http://www.ports-monaco.com/lang-en/le-port-hercule.html>